

LA CONQUISTA DE LA SOMBRA

Hilando la fragmentación urbana en Monterrey, México

Autor: Cecilia Garza Andonie

AUTOR:
Arq. Cecilia Garza Andonie

DIRECTORES:
Dr. Arq. Carles Crosas Armengol
Dr. Arq. Julián Galindo González

Tesina de Máster MBArch Urbanismo
Departamento de Urbanismo y Ordenación del Territorio
ETSAB - Universidad Politécnica de Cataluña

Barcelona, Octubre de 2018



UNIVERSITAT POLITÈCNICA
DE CATALUNYA

ETSAB

Escola Tècnica
Superior d'Arquitectura
de Barcelona

*"Entre montañas y sierras se tiende mi tierra, mí tierra que es Monterrey,
por algo tiene la fama de ser la Sultana, norteha de mi querer, Como la flor
de azucena, sus hembras nos llenan de suave y blanca fragancia y con el
alma de acero, cuando se viste de obrero, es un canto de esperanza."*

Alfonso Reyes, de su poema "Monterrey de las montañas"

Para mi ciudad, para que un día, más pronto que lejano, podamos acortar las brechas que nos separan.

AGRADECIMIENTOS

A mi familia, en especial a mis padres, por ser mi pilar en cada paso que doy, impulsar, motivar y apoyar lo que me apasiona y permitirme ir detrás de ello.

A Cristino, por aventurarse y empujarme a cumplir esta meta. Por las risas más oportunas, amor y palabras de aliento más atinadas cuando más se necesitan.

A Mariana, mi duvalín, por su positivismo e incondicionalidad.

A mis directores, Julián y Carles, siempre precisos, motivadores, y dispuestos a compartir su sabiduría.

A la Universidad Politécnica de Cataluña y mis profesores, con sus infinitas palabras de sabiduría y pasión por el urbanismo.

ÍNDICE DE CONTENIDOS

INTRODUCCIÓN

Motivación de la investigación.....	12
Presentación del tema.....	12
Objetivos e hipótesis.....	25
Metodología y estructura.....	26

01	FORMA GENERAL - <i>territorio</i>	
	1.1. Elementos del contexto físico natural – Topografía e hidrología.....	31
02	EVOLUCIÓN HISTÓRICO URBANA - <i>tiempo</i>	43
	2.1. Colonización española.....	44
	2.2. Industrialización.....	58
	2.3. Consolidación de la ciudad lineal.....	66
03	CONFIGURACIÓN URBANA - <i>morfología</i>	73
	La forma de los tejidos urbanos	
	3.1. Ciudad fundacional.....	74
	3.2. Ámbito reticular.....	83
	3.3. Asentamiento informal.....	93
	3.4. Ciudad lineal.....	98
04	CONTINUIDAD Y DISCONTINUIDAD	
	4.1. La ciudad fragmentada.....	108
	4.2. Intersticios – <i>in-between</i>	113
	4.2.1. Oportunidades entre puentes.....	114
	4.2.2. Pie de monte.....	126
	4.2.3. Brechas, carena y senderos.....	132
	4.3. Religar fragmentos urbanos - <i>Epílogo</i>	139

NOMENCLATURA

ABREVIATURAS

AGEB	Área Geoestadística Básica
AMM	Área Metropolitana de Monterrey
CONABIO	Comisión Nacional para el Conocimiento y Uso de la Biodiversidad
CONEVAL	Consejo Nacional de Evaluación de la Política de Desarrollo Social
FOMERREY	Fomento Metropolitano de Monterrey
INEGI	Instituto Nacional de Estadística Geografía e Informática
ONU	Organización de las Naciones Unidas
SPGG	San Pedro Garza García
ZMM	Zona Metropolitana de Monterrey

INTRODUCCIÓN



MOTIVACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN

Esta investigación está motivada por la inquietud personal frente a la realidad que se está viviendo en la Colonia Independencia ante el riesgo de ser ignorada. Anteriormente conocida como Barrio San Luisito, es uno de los lugares más emblemáticos de la ciudad de Monterrey, México y por consecuencia uno de los íconos culturales y laborales, con sus peculiaridades e historia, más importantes de la ciudad. Para poder entender el pasado y presente de la ciudad y su zona metropolitana es indispensable tener en mente a la colonia Independencia, siento ésta un referente de la ciudad a través del tiempo. Es un barrio que se emplaza en una topografía única en la ciudad y con una ubicación privilegiada dentro de la mancha urbana. Esto sumado a un territorio particular tanto topográfico como hidrológico, el cual propicia una marcada fragmentación entre los distintos tejidos urbanos en la ciudad. A pesar de ser una constante en la historia y evolución de Monterrey, desde el día uno de la fundación de la ciudad, se ha visto inmerso en un crecimiento descontrolado de la urbe. Es este crecimiento excedido y desordenado, el cual, sin planeación alguna, considerando el territorio con características remarcadas en el que se emplaza la ciudad, ha propiciado una fragmentación urbana. Ésta se presenta en la morfología de los tejidos urbanos, aunado a una marcada división de carácter socio-económico.

Decidí emprender la presente investigación para poder descubrir cuáles son los hilos adecuados para coser esa fragmentación. Una ciudad fragmentada territorialmente, morfológicamente y socialmente, que debe ser hilada con distintas agujas, enhebradas con distintos hilos y zurcidas con distintas costuras.

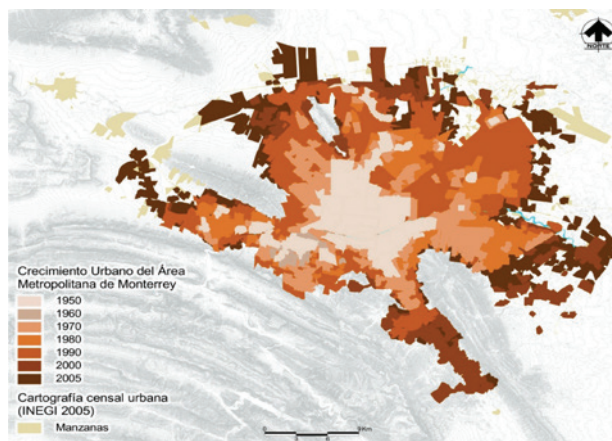
PRESENTACIÓN DEL TEMA

La industrialización de las ciudades latinoamericanas, en la segunda mitad del siglo XX, ocasionó un acelerado aumento de la población urbana. Éste crecimiento rebasó en pocos años la capacidad del estado de proveer de vivienda a los nuevos inmigrantes, dando origen a una gran cantidad de asentamientos informales. (Barkin, 1994) Por aquellas décadas, barrios enteros fueron creados en los bordes de la ciudad, autoconstruyendo sobre laderas y terrenos que se mantenían sin urbanizarse. Con el paso del tiempo estos asentamientos quedaron inscritos dentro de la mancha urbana, conformando guetos de marginación y pobreza.

Superar estas condiciones de precariedad e integrar estas colonias a la ciudad formal, es actualmente uno de los grandes retos en los países en desarrollo. Aranda Andrade establece que "la marginalidad urbana conduce a la fragmentación biográfica, a la inseguridad laboral, a la precarización de la vida, a la estigmatización y a la penalización de la pobreza misma."¹ (Dubet, 2015; Wacquant, 2010)

La ciudad de Monterrey, ubicada en el norte de México como capital del estado de Nuevo León, atravesó por dicho proceso informal de crecimiento entre los años 60's y 80's. En consecuencia, actualmente pueden observarse un gran número de asentamientos informales en las laderas de los cerros que la rodean. En el estado de Nuevo León existen poco más de 20 mil asentamientos irregulares y se estima que existen en el área metropolitana de Monterrey 239 zonas de alto riesgo en donde habitan 20 mil 946 familias. De acuerdo al último registro realizado por la administración municipal y Fomerrey, el municipio de Monterrey tiene el primer lugar en asentamientos irregulares con 3,980; seguido por García con 3,806, Guadalupe con 3,741 y Juárez, con 2,379 barrios informales. (Mendoza Luna, 2013)

En la década de los setenta, la capital de Monterrey estaba integrada por nueve municipios: Monterrey, San Nicolás de los Garza, Guadalupe, San Pedro Garza García, Santa Catarina, García, General Escobedo, Apodaca y Juárez, con una extensión territorial de 2,456 kms², (245,611 has). (Flores, 2005) Hoy, cuenta con la cantidad de doce municipios al agregarse Santiago, Cadereyta Jiménez, y Salinas Victoria. De acuerdo a datos del INEGI, 35 años después se registró un crecimiento en la mancha de ocho veces su tamaño, pasando de doce mil hectáreas a cien mil hectáreas en el año 2015 quintuplicando su tamaño a un ritmo de desarrollo insostenible impactando la calidad de vida de los habitantes, la movilidad, y el medio ambiente.



Crecimiento del área metropolitana de Monterrey (1950-2005)
Fuente: Edil Morales

¹ Citado por Aranda Andrade, M.A., (2018) Resistencias cotidianas en un asentamiento informal de la Zona Metropolitana de Monterrey Perfiles Latinoamericanos. Flacso México, pag. 2. En referencia a las siguientes bibliografías: Dubet, F. (2015). ¿Por qué preferimos la desigualdad? (aunque digamos lo contrario). Buenos Aires: Siglo XXI. Wacquant, L. (2010). Las dos caras de un gueto. Ensayos sobre marginalización y penalización. Buenos Aires: Siglo XXI.

Gran parte de la población que llegaba al Área Metropolitana de Monterrey (AMM) era de escasos recursos económicos. Al no contar con la capacidad económica para alquilar o comprar un lote regularizado, continuó el surgimiento y expansión de los asentamientos irregulares. FOMERREY registró en el 2012 que más de doscientos mil habitantes vivían bajo condiciones precarias como carencia de servicios e infraestructura básica, accesibilidad limitada, terrenos de riesgo, viviendas con mala calidad estructural; con impedimentos al ejercicio de derechos en una ciudad y excluidos del ejercicio efectivo de sus derechos básicos. Monterrey se registró como el municipio con un mayor número de asentamientos informales con un total de 87 asentamientos, seguido por el municipio de Guadalupe con 32 colonias.

Uno de sus ejemplos más claros se encuentra ubicado en la Loma Larga. Además de la importancia que le brinda su cercanía con el centro de la ciudad, la Loma Larga sirve como límite geográfico entre los municipios de Monterrey y San Pedro Garza García. Esta frontera política es el lugar donde se materializa más claramente el contraste socioeconómico de la ciudad ya que la cresta funge como barrera natural entre el distrito Valle Oriente en SPGG al sur de la loma, siendo uno de los centros financieros más exclusivos del país y de la Colonia Independencia en Monterrey, al norte de la loma y al sur del Río Santa Catarina (Fig 1 y 2)

Es justo en este cerro, en la ladera norte donde surge el crecimiento de un barrio informal en la Colonia Independencia, la cual es localmente conocida como la Indepe. Distintas colonias en las faldas de las montañas de la ciudad se han visto pobladas por asentamientos informales, pero la Colonia Independencia, por su tamaño, ubicación y tradición en la cultura regiomontana ha sido la que roba el foco para esta investigación.

Siendo un barrio que se emplaza en una topografía única en la ciudad, se entiende a través de un análisis de planos lo que constituye el inicio de su morfología urbana y su crecimiento y transformación tanto geográfica como social. Haciendo énfasis en la topografía distinguida del cuadro de ubicación de la Colonia Independencia, se analiza el tejido urbano en relación al centro de Monterrey ubicado al norte, en su transformación de morfología urbana ortogonal a barrio informal. Se analiza también en relación hacia el sur al municipio de San Pedro Garza García, en una transformación de morfología informal a ciudad lineal con un eje vertebrador muy potente.



La Indepe tiene una extensión territorial mucho mayor a las antiguas colonias de la ciudad e inclusive aun mayor que de muchas de las actuales. Actualmente ocupa una superficie de 235 hectáreas. Haciendo una comparación con las colonias antiguas al rededor podemos diferenciar la gran ocupación territorial de la Indepe, en donde la colonia Nuevo Repueblo ocupa 88 hectáreas, la Obrera con casi 44 hectáreas, la Terminal con cerca de 48 hectáreas y la Treviño casi 38 hectáreas.² (Contreras, 2010)

El límite sur es hasta la fecha indefinido ya que se disuelve en las viviendas informales que pululan en la cresta del cerro de la Loma Larga, una eminencia topográfica divisoria entre los municipios de Monterrey y San Pedro Garza García, el último siendo el municipio más rico de México. En éste límite no existen calles en su formalidad, ni manera sencilla de llegar a ellas. Es un lugar que ha evolucionado contantemente, variando tanto en su traza urbana como en sus usos e identidad.

En la historia de la ciudad, este barrio ha sido el más populoso y extenso. La Colonia Independencia ha estado siempre históricamente unida a la colonia Nuevo Repueblo, que inclusive pueden parecer una misma urbanización e inclusive surgen en la cartografía al mismo tiempo. La Colonia Independencia no ha sido siempre reconocida por este nombre. Originalmente se le conocía como el barrio San Luisito. Históricamente, su ubicación se conoce como el territorio donde se instalaron los indígenas, y posteriormente los migrantes de otros estados del país.

Dentro de las distintas riquezas de la Indepe, se distingue por su ubicación privilegiada, ya que le brinda el potencial para conectar a Monterrey y San Pedro Garza García. Aunado a esto, dentro del barrio hay una amplia oferta de servicios, oficios y productos. Lamentablemente, es una zona que ha sido y sigue siendo discriminada o segregada en el imaginario colectivo, a pesar de que "representa uno de los sitios de mayor tradición de la ciudad." (García, 2003)

Por su pronunciada y rica topografía Monterrey es popularmente conocida y mercadeada como "la ciudad de las montañas". Al estar rodeada prácticamente en su totalidad por distintos cuerpos montañosos y atravesada horizontalmente por el Río Santa Catarina, se propicia un crecimiento fragmentado entre sus tejidos urbanos. Cada uno de estos fragmentos tiene sus características propias, de manera que constituyen un sistema urbano específico dentro de la capital nuevoleonense.

² Contreras, Camilo. Ecos y colores de la Colonia Independencia. Monterrey: De la Frontera, 2010. Pág. 19-20.

La superposición de cartografías históricas de la ciudad - uno de los métodos de análisis de la investigación - evidencia como la ciudad conquistó progresivamente nuevos espacios a lo largo del tiempo, en una interesante relación entre topografía y tejidos urbanos. La ciudad nació en la orilla norte del Río Santa Catarina, el casco antiguo con sus características particulares. Desde este momento en la historia comienza a aparecer de manera informal diversos asentamientos en la ladera sur del río, delimitados por éste y por la Loma Larga un poco más al sur. Monterrey es una ciudad colonizada por los españoles, pero también un lugar donde vivían comunidades indígenas al servicio del Nuevo Reino, lo que dio lugar desde sus inicios al mestizaje.

Es por eso que en la presente investigación se le asocia el título "La conquista de la sombra" en relación al antes llamado Barrio San Luisito, ahora Colonia Independencia. Una sombra es una falta de luz y oscuridad, una forma oscura que no se percibe con claridad o precisión. El conquistar implica, de acuerdo a la definición de la RAE "ganar, conseguir algo, generalmente con esfuerzo, habilidad o venciendo algunas dificultades." La noción de conquista también puede aplicarse a la acción de apoderarse de un lugar, como un territorio o una ciudad. Este barrio, con su constante presencia desde los inicios fundacionales, ha perdurado en su territorio en el crecimiento y transformación de la localidad, en una continua búsqueda de conquista de posición y respeto antes los ojos de la ciudad. Ha sido una sombra, con estigmas sociales, contrastes económicos y distanciados por la geografía.

Posteriormente, se consolida una trama urbana de retícula o ensanche, en respuesta al crecimiento de la ciudad. Se logra ejercer tanto al norte y a los lados del casco antiguo como brincar el río y consolidarse en la orilla sur de éste, pero al contar con la presencia de la Loma Larga y sumado al acelerado crecimiento demográfico en la ciudad mencionado inicialmente, ocurre una deformación de la retícula al encontrarse con la loma. En este encuentro de deformación con la topografía también se separa de la infraestructura y se fragmenta.

Veremos cómo en otro momento en el crecimiento de la ciudad, se evidencia la ciudad lineal enmarcada por el cerro de la Loma Larga y el impotente cuerpo montañoso de la Sierra Madre Occidental. Se construye una ciudad potente, con un eje vial de gran fuerza, el cual sumado a la especulación inmobiliaria de la modernidad y dotada de infraestructura que la conecta a la ciudad fundacional a través de un túnel que atraviesa la loma, cobrando aún más presencia en la metrópoli.

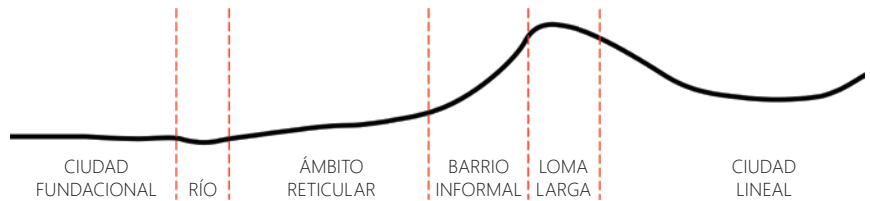
Tomando en cuenta el crecimiento de Monterrey en el tiempo, y los marcados tejidos de la ciudad fundacional, del ámbito reticular, del asentamiento informal y de la ciudad lineal se evidencia como la Indepe ha sido un asentamiento invariablemente presente en la ciudad, pero al día de hoy, sin lograr constituir una parte vital de la ciudad a pesar de estar en una posición privilegiada en la ciudad, pero continuamente en la sombra de la Loma Larga. Se puede estar en el centro antiguo de la ciudad, o en la ciudad lineal, y la referencia de esta zona continuamente es referida como “el otro lado.”

Es evidente que todas las ciudades son fruto de la superposición de momentos urbanos distintos, en su condición de estructuras complejas y mutantes, pero es de resaltar aquello de singular en esta constante sombra de la ciudad, con una capacidad de transformación y de repensarse de distintas maneras, pero sin lograr ser un foco en la ciudad a pesar de ser estar ubicado en el ombligo de una ciudad capital.

Al identificar las características y patrones en el crecimiento de la ciudad, y cómo éstos se generaron en relación al territorio se podrá poner en valor la trama, así como entender como los bordes entre los tejidos urbanos diferentes pueden suscitar el dialogo en el encuentro de los mismos para entender como los espacios de transición entre los tejidos urbanos son diferentes y las relaciones que surgen entre los fragmentos. El concepto de fragmentación es comúnmente utilizado para caracterizar las rupturas morfológicas en relación a aspectos de contigüidad, compacidad y límite del modelo tradicional de ciudad, por lo de discontinuidad o difusión, y se utiliza para caracterizar nuevas formas de producción de la ciudad. (Portas, 2004)

El Río Santa Catarina y las montañas detonan una fragmentación y deformación en los patrones urbanos generando bordes y límites visibles e invisibles que contribuyen a la exclusión de ciertos territorios y de sus habitantes. Con esta investigación se busca cómo recomponer el tejido, cómo coser la trama, cuál es el zurcido más adecuado, cómo reconstruir las texturas y colores, ese es el desafío.³ (Nari, 2015) Que lo que pueda percibirse como una barrera, funja como una membrana para descubrir áreas de oportunidad para propiciar conexiones entre los fragmentos.

³ Nari, Patricia Olga. Ciudades des-tramadas: Políticas locales de Cohesión Social Urbana. Un estudio comparado de políticas públicas locales en territorios excluidos y aportes de diseño. Universidad Politécnica de Valencia. Tesis Doctoral. Valencia, Diciembre 2015. Pág. 8.



Ubicación de fragmentos urbanos en relación al Río Santa Catarina y la Loma Larga. Fuente: Elaboración propia

Segregación

Monterrey cuenta con una larga historia de segregación residencial que partió en la época colonial, separando a españoles y criollos de los mestizos y nativos, volviendo ésta una característica constante en la ciudad hasta el día de hoy resultando como respuesta al acelerado y desordenado crecimiento urbano en Monterrey, se provocó una segregación en donde las clases sociales no se topan ni comparten en el espacio público. Por el concepto de segregación se refiere a la concentración espacial de grupos sociales por motivos de raza y/o clase.

Los distintivos geográficos del río y la loma larga funcionaron durante mucho tiempo como una frontera cultural entre dos poblaciones urbanas, dividiendo a los habitantes en base a criterios socio-económicos, étnicos, morales, funcionales y de clase. Éstos íconos territoriales diferencian y trazan hasta el día de hoy clasistamente a la ciudad como: "los del otro lado del río" y para los sampetrinos⁴ como "los del otro lado de la loma," como una visión despectiva minimizando a los habitantes de la Indepe.

Como dice Sandoval Vázquez, "El fenómeno de la segregación, está presente en la conquista del espacio urbano, la cual está basada de acuerdo a Rodríguez (1973), en el crecimiento incontrolado y especulativo de la ciudad, así como en la capacidad de pago de la población y oferta de vivienda limitada solo a los grupos de altos ingresos, en donde las personas de menor poder adquisitivo, tienen una limitada oferta de suelo, principalmente en barriadas de la periferia."⁵

⁴ Termino referido o propio a los habitantes del municipio de San Pedro Garza García, en la zona metropolitana de Monterrey.

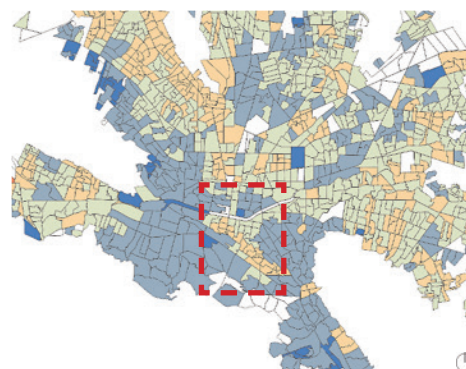
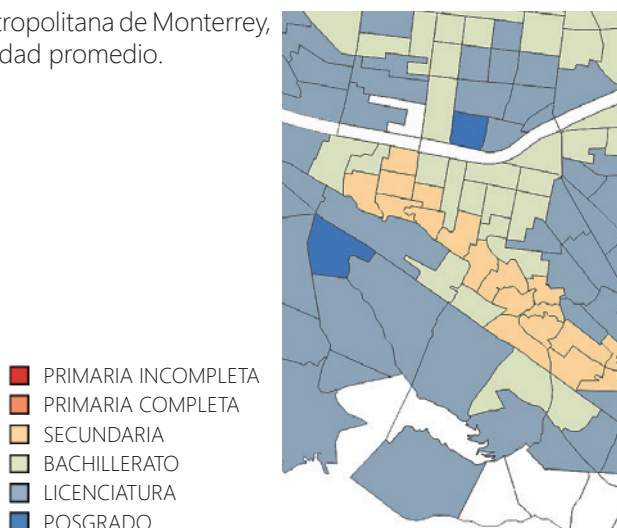
⁵ Citado en: Sandoval Vázquez, Pedro. (2009) Modelo de Regeneración para Centros Urbanos Caso: Centro de Monterrey 1990-2005. Universidad Autónoma de Nuevo León, Facultad de Arquitectura. Página 54. <http://eprints.uanl.mx/2251/1/1080187843.pdf>

De acuerdo a la AMPI y la asociación Metros Cúbicos, en el área metropolitana de Monterrey, las colonias más caras para adquirir una casa o departamento se encuentran en San Pedro. Su costo promedio por metro cuadrado asciende a 17,276 pesos mexicanos. El precio promedio de una casa en la zona centro de Monterrey es de 10,214 pesos mexicanos por m², de 9,664 pesos el m² de un departamento o de 5,000 pesos el m² de una casa en condominio. En el ámbito reticular de la Colonia Independencia, el costo promedio por m² es de \$5,533.84, en un rango de un mínimo de \$3,460.07 y un máximo de \$7,607.60 pesos mexicanos por m².

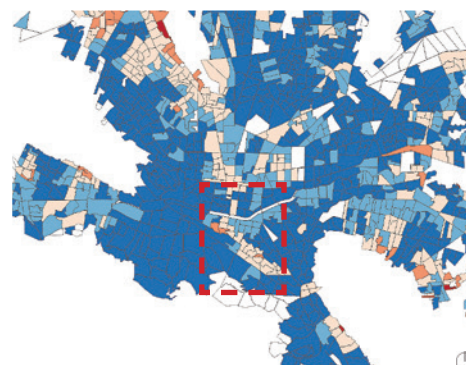
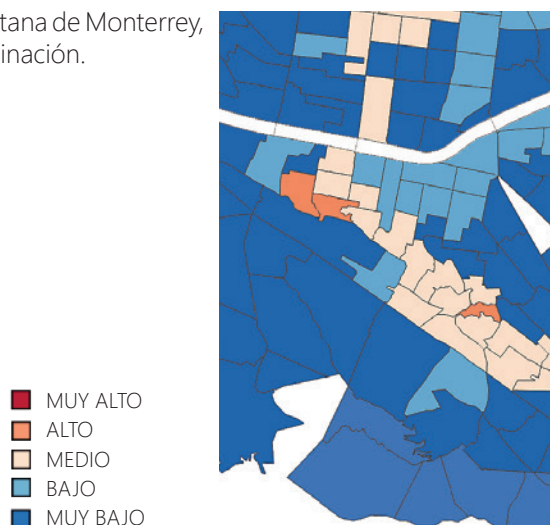
La radiografía de esta situación se puede ilustrar a través de algunos mapas de indicadores demográficos y sociales por AGEB producidos por el portal Cartocrítica utilizando datos del Censo de Población y Vivienda del INEGI del 2010.

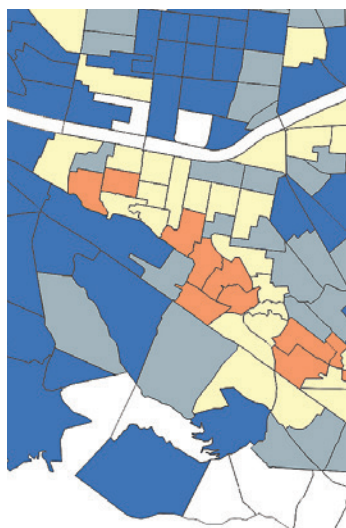
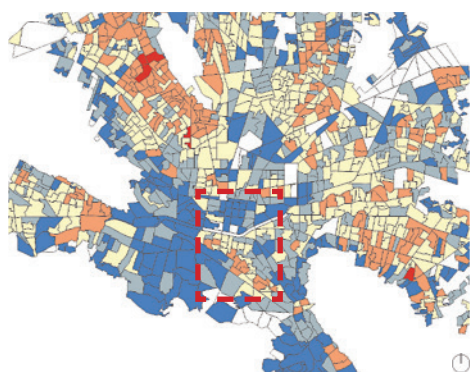
Indicadores demográficos y sociales: AGEB

Mapa de la Zona Metropolitana de Monterrey, indicando la escolaridad promedio.

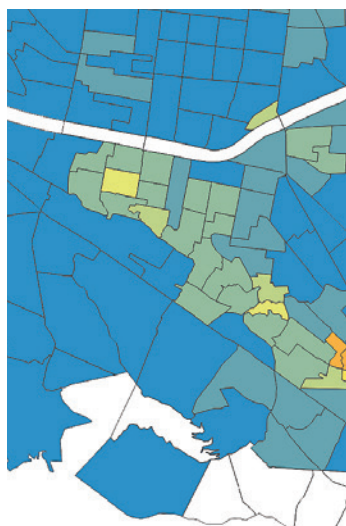
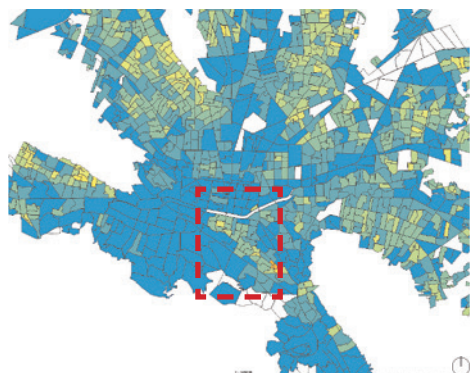
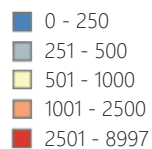


Mapa de la Zona Metropolitana de Monterrey, indicando grados de marginación.

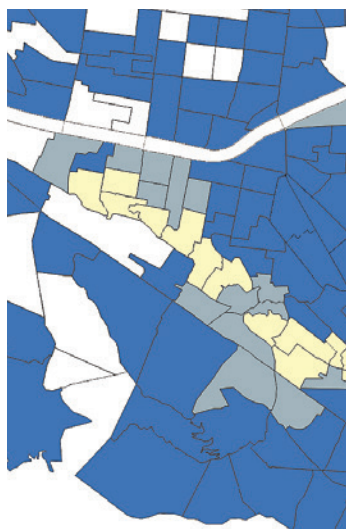
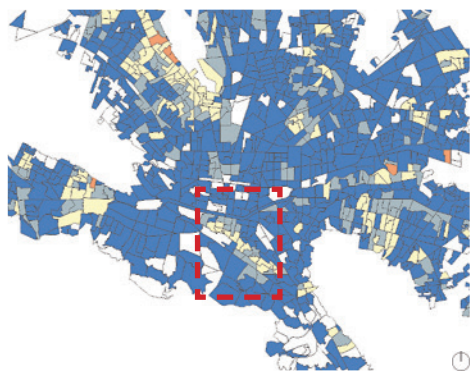




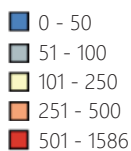
Mapa de la Zona Metropolitana de Monterrey, indicando la Población sin derechohabencia a servicios de salud



Mapa de la Zona Metropolitana de Monterrey, indicando la Población por km².



Mapa de la Zona Metropolitana de Monterrey, porcentaje de analfabetismo en personas de 15+ años.



Bibliografía

Aranda Andrade, M.A., (2018) Resistencias cotidianas en un asentamiento informal de la Zona Metropolitana de Monterrey Perfiles Latinoamericanos. Flacso México, pag. 2. En referencia a las siguientes bibliografías: Dubet, F. (2015). ¿Por qué preferimos la desigualdad? (aunque digamos lo contrario). Buenos Aires: Siglo XXI. Wacquant, L. (2010). Las dos caras de un gueto. Ensayos sobre marginalización y penalización. Buenos Aires: Siglo XXI.

Asociación Mexicana de Profesionales Inmobiliarios, SECCIÓN MONTERREY. (2013) https://cedemextech.net/rw_mty/documentos/mosaico_habitacional_1303.pdf

Barkin, David. Reconcebir la ciudad: una nueva perspectiva de las políticas sobre los asentamientos humanos en América Latina. En Land Lines. Publicación electrónica editada por el Instituto Lincoln. Cambridge, MA, USA. Enero 1994. En red <http://www.lincolnst.edu/pubs/pub-detail.asp?id=959>

Contreras, Camilo. Ecos y colores de la Colonia Independencia. Monterrey: De la Frontera, 2010. Pág. 19-20.

García García, Alejandro (2003), "Territorialidad y violencia en la colonia Independencia de Monterrey", en Adolfo Narvaez Tijerina (ed.), Aedificare 2003 Anuario de Investigaciones de la Facultad de Arquitectura, UANL, San Nicolás de los Garza, N.L.

Mendoza Luna, Daniela. (2013) Supera estado 20 mil colonias irregulares. Milenio. Disponible en: <http://www.milenio.com/estados/supera-estado-20-mil-colonias-irregulares>. Accesado el 3 de septiembre de 2018.

Metro Cúbicos. Guía de precios. <http://www.metroscubicos.com/precios/nuevo-leon/monterrey/>.

Portas, N. De una ciudad a otra, perspectivas periféricas en lo urbano en 20 autores contemporáneos. Publicación Barcelona: ETSAB. Edicions UPC, Universidad Politécnica de Catalunya, 2004.

Nari, Patricia Olga. Ciudades des-tramadas: Políticas locales de Cohesión Social Urbana. Un estudio comparado de políticas públicas locales en territorios excluidos y aportes de diseño. Universidad Politécnica de Valencia. Tesis Doctoral. Valencia, Diciembre 2015. Pág. 8.

Rodríguez, Alfredo. Segregación residencial y desmovilización política. El caso de Lima. 1ª Ed. Editorial Ediciones SIAP-Planteos. Buenos Aires, Argentina. 1973.

OBJETIVOS

- 1 Abordar el análisis de la ciudad de Monterrey, con el territorio como soporte, en relación al crecimiento histórico para comprender como se propicia de la fragmentación urbana tanto morfológica como social y económica entre las partes.
- 2 Examinar la tipología de tramas urbanas para comprender el valor de cada uno de ellas, detectando las conexiones y desconexiones, continuidades y discontinuidades entre los fragmentos para así preponderar sobre las áreas de oportunidad en los intersticios.
- 3 Demostrar cuales son las intervenciones adecuadas y pertinentes en cada uno de los espacios de transición para lograr recoser espacial y socialmente los fragmentos.

HIPÓTESIS

- H1 La fragmentación urbana de la ciudad de Monterrey, México acentúa las diferencias y la intensificación de la diversidad y segregación socio-económica, con sus características físico-espaciales que le confieren un valor histórico propio.
- H2 En el entendimiento de los espacios de transición, de los intersticios entre los distintos tejidos urbanos, se asentarán las bases para plantear futuras acciones de recosido urbano: el atado de estructuras espaciales segregadas debiera ser el punto de partida para difuminar la segregación y "clusterización" social.
- H3 Lo que cose los fragmentos no es algo genérico y repetitivo sino particular de los tramas urbanas que se enfrenten y donde las oportunidades son distintas.
- H3_1 Entre un tejido y otro la cuestión de la infraestructura es fundamental para generar un espacio de tensión que a la vez funja como membrana e intercambio entre las tramas.
- H3_2 Sobre el cauce del río Santa Catarina, un puente puede generar nuevos niveles de relación a través de una multiplicidad de usos con capacidad de construir red, en sí mismo como espacio de tensión y enlazándose a la red existente.
- H3_3 El vacío verde que genera la Loma Larga entre las tramas urbanas demostrara que la continuidad de las aceras es una intervención adecuada para apostar por una continuidad urbana.

METODOLOGÍA Y ESTRUCTURA

El trabajo de investigación está dividido en cuatro secciones.

La primera parte contextualiza al lector en el territorio. Con una base territorial tan enérgica, una ciudad como Monterrey tiene que ser analizada por su topografía e hidrología primeramente para poder entender cómo se desenlaza y funciona en la actualidad. Se presenta la base geográfica de Monterrey, en su riqueza y particularidad geográfica a través de información obtenida del Atlas de Monterrey y del Instituto Nacional de Estadística Geografía e Informática (INEGI) como cartas geográficas, anuarios estadísticos y conjuntos geológicos. Se apoya el capítulo de igual manera con un análisis realizado por la Cátedra Vía Ambiental del Tecnológico de Monterrey en relación a la transformación del río causado por el crecimiento acelerado de la ciudad. Se presenta información básica de los aspectos físicos y ambientales de la ciudad y sus relaciones con el entorno.

El segundo capítulo está dedicado al estudio detallado de las etapas de desarrollo urbano y su relación con la estructura urbana de la ciudad. Esta parte es predominantemente textual, desarrollando una lectura cartográfica e histórica para comprender las condiciones territoriales, políticas, sociales, y económicas y poder describir el ritmo y la forma de crecimiento de Monterrey, así como la evolución y permanencia de la Colonia Independencia en la mancha urbana.

Es necesario entender el trasfondo histórico de por qué creció así la ciudad para poder entender la fragmentación que se vive en la actualidad. Se utiliza la cartografía como fuente primaria sobre la cual es posible identificar los cambios en el crecimiento urbano de la ciudad y la evolución del sector de la Colonia Independencia. Se superponen y escalan las planimetrías para ponerlas en relación a una planimetría actual del AMM para identificar los cambios en la estructura. Se realiza para cada momento seleccionado explicado. Se ponen en relación con referentes históricos, aportando al contexto y caracterización en aspecto político, económica y social, dando cuenta de sus características espaciales.

Se hace una revisión de datos históricos, Actas de Cabildo e informes gubernamentales y notas de prensa aportando datos para conocer directrices para la consolidación urbana tanto del sector estudiado como de la ciudad. Entendiendo los planos históricos se reconstruye la forma y estructura de la ciudad en cada momento, comprendiendo qué tipo de ciudad se construye y estudia.

La tercera parte es gráfico-textual, desarrollando el análisis de cada uno de los tejidos comprendiendo las características morfológicas en relación al territorio e historia de la ciudad. Se analiza un ámbito de 2.5 km por 3.5 aproximadamente en el que se abarcan las cuatro tramas urbanas a analizar en relación a dos contundentes cuerpos geográficos: el río y la loma. Entendiendo la importancia de la densidad y variaciones volumétricas, los distintos tipos de arquitectura, el valor de las esquinas, la permeabilidad, y la riqueza en la diversidad de usos y actividades.

A través de la revisión bibliográfica alrededor de temas relacionados con morfología urbana se interpretan los escritos más relevantes relacionados con la investigación presente, ligados directamente a las tramas urbanas del área de estudio. El ámbito objeto de estudio es en el término de la ciudad de Monterrey, en orientación norte-sur a manera de scan abarcando la ciudad fundacional, la Colonia Independencia con su ámbito reticular y asentamiento informal, y el eje vertebrador de Lázaro Cárdenas de la ciudad lineal. Es necesario entender y definir las distintas tipologías de fragmentos que se presentan como base, para posteriormente en el proceso de investigación poder encontrar la manera de hilar la fragmentación entre las partes.

La cuarta parte es gráfico-textual. En el último capítulo, este trabajo analiza los espacios intersticiales buscando las áreas de oportunidad para conectar los distintos fragmentos previamente analizados. No únicamente en Monterrey, si no dentro de las ciudades contemporáneas, la proximidad casual de sus partes produce fricciones que tienden a producir espacios indefinidos. Éstos espacios se interpretan como membranas para que precisamente en estos puntos se pueda encontrar una coyuntura para superar la fragmentación y segregación entre las distintas partes de la ciudad para una futura propuesta urbana.

01

01 FORMA GENERAL - *Territorio*

Elementos del contexto físico natural – Topografía e hidrología

Al noreste de México se encuentra la ciudad de Monterrey, capital del estado de Nuevo León. Este estado se divide en 51 municipios con una superficie estatal que forma parte de las provincias Sierra Madre Oriental, Grandes Llanuras de Norteamérica y Llanura Costera del Golfo Norte. (Fig. 1) Monterrey se funda y crece al norte de la Llanura Costera, en el límite con la Sierra Madre Oriental. Estos cuerpos montañosos han jugado un papel muy importante en la estructura urbana y crecimiento de la ciudad.

Monterrey tiene una ubicación privilegiada y vías de comunicación estratégicas que la hacen la tercera ciudad más grande del país. De acuerdo a datos del INEGI, en el 2015 la población de la ZMM era de 5,119,504 habitantes, representando el 4.3% de la población nacional con una extensión territorial de 6357 km², situándose como la tercera ciudad más poblada del país y la segunda con mayor extensión territorial. Es considerada la capital industrial de México al ser un importante centro económico, industrial y de negocios, haciéndola el núcleo urbano más importa del norte del país. La zona metropolitana de Monterrey (ZMM) está conformada por un total de 12 municipios. Distintivamente es una ciudad que no se ha dado a conocer únicamente por las características antes mencionadas sino también por su reconocida geografía, reconociéndose como “la Ciudad de las Montañas.” (Fig. 2 Y 3)



Fig. 1. Orografía del estado de Nuevo León
Fuente:

INEGI. Síntesis de información Geográfica del estado de Nuevo León.

INEGI. Anuario Estadístico del estado de Nuevo León.

INEGI. Continuo Nacional Topográfico S. II escala 1:250 000.

INEGI. Conjuntos Geológicos G14 y F14 escala 1:1 000 000.

<http://cuentame.inegi.org.mx/monografias/informacion/nl/territorio/relieve.aspx?tema=me&e=19>

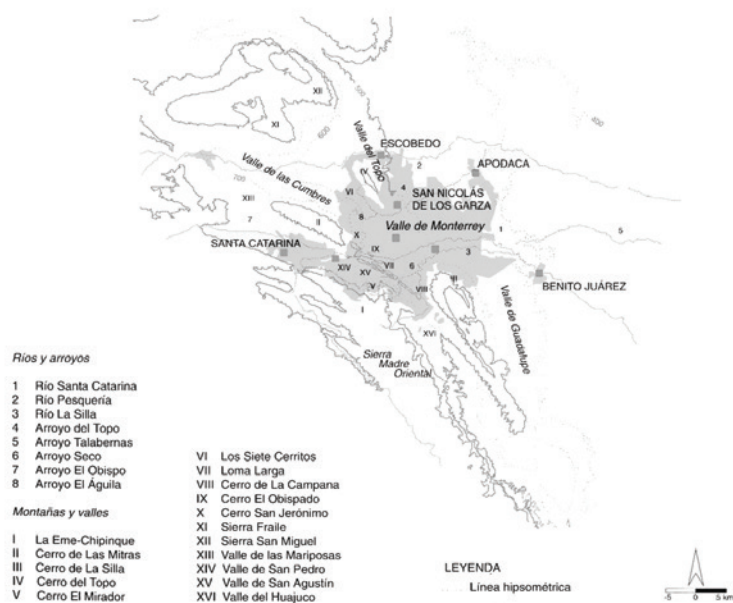


Fig. 2. Medio hidrológico y topográfico de Monterrey.

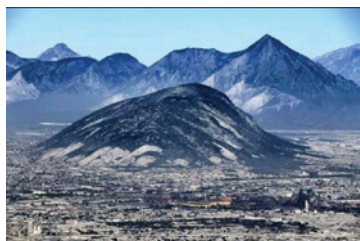
Fuente: Atlas de Monterrey, 1995



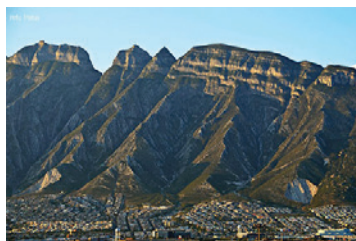
Fig. 3. Ortofoto de la ciudad de Monterrey.
Fuente: www.thepinsta.com/monterrey-from-space_FNOn50qQfPIT2e%257Cy0S49Li4v015zGDBWiR1y*f79aQ0/+&cd=14&hl=es-419&ct=clnk&gl=mx

Monterrey es enmarcada por seis distinguidas montañas:

1. Cerro Topo Chico
2. Cerro de la Silla
3. Sierra Madre Occidental
4. Cerro de las Mitras
5. La Huasteca
6. Cerro Loma Larga



1



4



2



5



3



6

Fuentes:

1. <https://allevents.in/monterrey/cerro-del-to-po-chico/1787675251537436>
2. <http://www.posta.com.mx/nuevo-leon/des-activa-gobierno-de-nl-alerta-por-contingen-cia-atmosferica>
3. <https://www.fotoseimagenes.net/cerro-de-la-loma-larga>
4. <http://www.elarsenal.net/2018/04/18/res-catan-a-excursionista-lesionado-en-cerro-de-las-mitras-en-nuevo-leon/>
5. <http://www.mexicoallimite.com/Nuevo-Le-on/Canon-de-la-Huasteca.html>
6. <https://www.skyscrapercity.com/show-thread.php?t=636797&page=724>

Es esta elegante topografía la que funge como soporte para la investigación en relación a la deformación y transformación de los patrones urbanos en la capital regiomontana de Monterrey y su zona metropolitana. De las montañas antes mencionadas, el Cerro de la Loma Larga marca la división entre los municipios de Monterrey y San Pedro Garza García, siendo éste último el municipio más rico del país.

El patrón sectorizado del crecimiento habitacional en las últimas décadas del s. XX, creó una línea imaginaria que atraviesa la ciudad desde el Cerro de la Silla hacia el Cerro de las Mitras, localizándose hacia el sur de la misma los distritos habitacionales de las clases más favorecidas con algunos insertos correspondientes a zonas de vivienda deprimidas. La línea imaginaria es precisamente la cresta de la Loma Larga. Este cuerpo montañoso de mediana altura cruza diagonalmente el distrito sur de la ciudad dividiendo a su paso los municipios de Monterrey y San Pedro Garza García. (Fig. 4)



Fig. 4. Límite municipal entre Monterrey y San Pedro Garza García, marcado por la Loma Larga. Fuente: Elaboración propia

El río Santa Catarina siempre ha ayudado a definir el trazo urbano de Monterrey ya que en sus inicios la ciudad se estableció en base a un trazo ortogonal cercano al cauce del río, expandiéndose hasta llegar a sus bordes. A su vez también sirve como división que diferencia la ciudad en norte y sur, generando problemas de conectividad. Este caudal fue uno de los principales precursores del asentamiento y crecimiento de la zona conurbada de Monterrey. Ha sido y seguirá siendo un elemento que influencia y afecta complejamente la manera en que se desarrolla la ciudad.

«El río Santa Catarina se origina en la Sierra Madre Oriental en los cañones de la Purísima, el Álamo y San Juan Bautista en el estado de Nuevo León (...) corre por un cañón en dirección Noroeste, hasta las proximidades de Santa Catarina, de la cual toma el nombre. En este punto cambia bruscamente de dirección hacia el Sureste pasando por la Ciudad de Monterrey hasta su confluencia con el río San Juan» (Zertuche, 2018. Fuente: Ciencia FIC UANL) Está formado en el interior de la Sierra Madre Oriental, a 2,369 metros sobre el nivel del mar, en la llamada Sierra de San José. Desde tal punto hasta la Huasteca, el río recoge las aguas de 32 cañones. Inicialmente corre de sur a norte y posteriormente de sureste a noroeste atravesando los cañones. Una vez que sale por el cañón de Santa Catarina, en la Huasteca, atraviesa el área metropolitana de Monterrey de poniente a oriente atravesando por los municipios de Santa Catarina, San Pedro Garza García, Monterrey, Guadalupe, Santiago, Juárez y Cadereyta, en un recorrido entre cuarenta y cuarenta y cinco kilómetros. (Fig. 5) Cuenta con un cauce regularmente seco. Esto se debe a cerca de 30 pozos entre 80 y 114 metros de profundidad realizados por Agua y Drenaje de Monterrey para extraer agua tanto para consumo humano como industrial en beneficio de los municipios de García, Santa Catarina, San Pedro Garza García y Monterrey.

El río hizo posible el establecimiento de la zona metropolitana de Monterrey. Durante la época colonial, el río irrigaba las labores agrícolas e impulsaba la ganadería. Posteriormente en el siglo XIX, alimentó a molinos y antiguas industrias, incitando la industrialización de la zona. A pesar de brindarle vida y desarrollo a la ciudad, también ha dejado en su paso destrucción.



Fig. 5. Ríos de Monterrey.
Fuente: Elaboración propia.



Ríos y escurrimientos de agua.
Fuente: Atlas de Monterrey

Debido a fuertes lluvias, el río ha sobrepasado sus límites en al menos 15 inundaciones desde que se tienen registros históricos, siendo la primera en 1611. Siento vital para el área metropolitana de Monterrey, las aguas del río Santa Catarina están determinadas como patrimonio natural nacional, según declaratorio No. 234, del 27 de agosto de 1924, publicada en el Diario Oficial de la Federación, Órgano del Gobierno Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos, el 5 de marzo de 1925.

Es de importancia mencionar que la disposición actual del río responde a un histórico proceso de rectificación-canalización de su cauce en base a las necesidades del crecimiento urbano de la ciudad. (Fig. 6) En la actualidad es un río ajustado a la ciudad, y no al revés. (Zertuche, 2018) Como se describe en el libro Agua Para Monterrey: Logros, retos y oportunidades para Nuevo León y México, "Muchos meandros – curvas naturales que describen el curso de un río – fueron eliminados para formar una configuración más recta. Entre otras consecuencias, debido al diferencial de pendiente entre la parte alta y el centro de la ciudad, la rectificación significó avenidas a muy alta velocidad y con el potencial de arrasar cualquier obstrucción y construcción aledaña. Esta situación se hizo patente cuando llegó el huracán Gilberto en 1988, y en menor medida con el huracán Alex en 2010." (Zertuche, 2018)

A raíz de los daños ocurridos a lo largo del río después del huracán Alex, se implementó un par vial con dos avenidas constituyentes, que se parecen más a autopistas, flanqueando el río: la avenida Constitución al norte de éste, y Morones Prieto al sur, generando una ruptura de relación de la ciudad con el río con prácticamente nulas oportunidades de acceso peatonal. En palabras de Zertuche (2018), "el Santa Catarina se mantiene distante, ajeno y casi inaccesible para el público. En el mejor de los casos, el río se ha convertido en un adorno visual que acompaña los trayectos de los automovilistas que transitan por los carriles exprés; en el peor de ellos, su lecho se utiliza para tirar escombros o como refugio de indigentes (con los peligros que eso conlleva)."

En la actualidad, después de ocho años, el río se ha regenerado y recuperado por sí mismo. Hoy cuenta con una gran y extensa cantidad de vegetación. Aparte de visualmente mejorar el aspecto del río, ofrece enormes beneficios a la ciudad como la regulación de temperatura del ambiente, retención de algunas partículas contaminantes del aire, recuperación del ecosistema y recarga de mantos acuíferos. (Cátedra Vía Ambiental -Tecnológico de Monterrey, 2017) (Fig. 7)



Fig. 6. Transformación y canalización del río Santa Catarina. Fuente: Cátedra Vía Ambiental - Tecnológico de Monterrey, 2017.

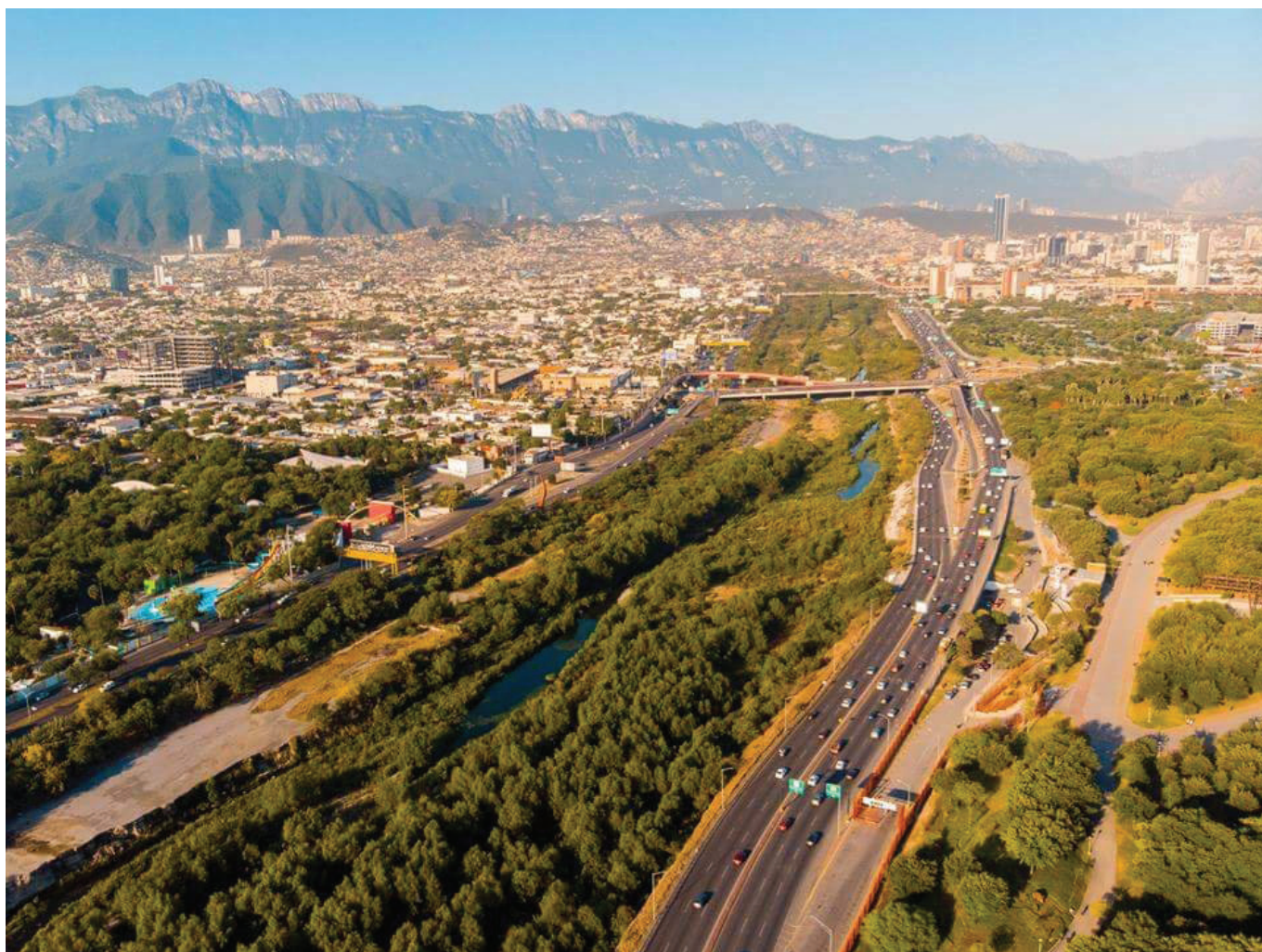


Fig. 7. Regeneración del río Santa Catarina.
Fuente: <https://www.reporteindigo.com/reporte/trife-cancela-consulta-rio-santa-catarina/>

Bibliografía

Aparicio Moreno, Carlos Estuardo, Ortega Rubí, María Estela, & Sandoval Hernández, Efrén. (2011). La segregación socio-espacial en Monterrey a lo largo de su proceso de metropolización. *Región y sociedad*, 23(52), 173-207. Recuperado en 03 de septiembre de 2018, de http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1870-39252011000300006&lng=es&tlng=es.

Atlas de Riesgo de la Ciudad de Monterrey. (1995) Gobierno Municipal de Monterrey. Recuperado de: http://portal.monterrey.gob.mx/gobierno/ayuntamiento/atlas_de_riesgo.html

Cátedra VíaAmbiental - Tecnológico de Monterrey. (2017) Memoria y Anhelos del Santa Catarina. Recuperado de: https://issuu.com/carlostorres84/docs/integradores2_web110.

Estrada Zubia, Carlos. & equipo. (2018). Memoria y Anhelos del Santa Catarina: Propuesta y alternativas para la integración del río Santa Catarina en Monterrey. Cátedra Vía Ambiental Enero-Mayo 2018, Tecnológico de Monterrey. https://issuu.com/carlostorres84/docs/integradores2_web110

García Ortega, R. (2001). Asentamientos irregulares en Monterrey, 1970-2000. Divorcio entre planeación y gestión urbana. *Frontera Norte*, 13 (Esp)

Municipio de Monterrey. (20 de abril de 2010). Atlas de Riesgo De la Cd. De Monterrey. <http://es.scribd.com/doc/30256924/Atlas---de---Riesgo---de---la---Cd---De---Monterrey>

Contreras Delgado C. (2007) Geografía de Nuevo León. Monterrey. N. L: Fondo Editorial de Nuevo León, 2007. 229 p. <http://www.fondoeditorialnl.gob.mx/pdfs/geografiadenl.pdf>

Sánchez de Llanos, J. and Carbajal Tradacete, F. (2015). Uso del agua en Nuevo León. [online] Famm.mx. Available at: <http://famm.mx/wp-content/pdf/capitulo1-El-agua-en-nuevo-leon.pdf> [Accessed 3 Sep. 2018].

Zertuche. (2018). La tentación del río Santa Catarina. Contextual. <http://contextual.mx/contenido/la-tentacion-del-rio-santa-catarina>. Accesada el 25 de agosto de 2018.

02

02 EVOLUCIÓN HISTÓRICA URBANA - *Tiempo*

Cada uno de los diversos fragmentos de la ciudad contiene un patrimonio heredado del pasado, aceptando en medio de la susceptibilidad de escenarios cambiantes las nuevas ideas que sugiere el marco del tiempo. En cada tejido que conforma la ciudad se reconoce un tiempo dentro de la historia.

Se asume el tiempo como una variable, para reconocer un pensamiento y un modo particular de construir ciudad y buscando entender como el proceso evolutivo de la ciudad ha propiciado la conformación de fragmentos carentes de relaciones de continuidades espaciales y desincorporadas de su propia dinámica de crecimiento. Es esta resultante fragmentación la que da cabida a una pluralidad de espacios heterogéneos.

Dentro del mosaico urbano de la ciudad, cada tejido expresión de una forma de hacer ciudad. Cada tejido representa la manifestación de un momento dentro del proceso de configuración urbana de la capital regiomontana. La forma de la ciudad y su trama son testigos en el tiempo para entender la estructura urbana de Monterrey.

En relación al análisis histórico urbano de la ciudad se explica paralelamente a la cartografía la estructura asociada a la ocupación, en relación a la topografía como soporte, para detectar a lo largo del análisis la aparición y evolución de la Colonia Independencia para poner en valor su trascendencia y permanencia.

2.1. COLONIZACIÓN ESPAÑOLA

Monterrey fue fundada hace más de 400 años, por los españoles, gracias al descubrimiento de un ojo de agua. Después de un par de intentos fallidos en 1577 (Alberto del Canto) y 1582 (Luis Carvajal y de la Cueva), finalmente se funda en 1596 la Ciudad Metropolitana de Nuestra Señora de Monterrey por Diego de Montemayor, un militar europeo que exploró, colonizó y gobernó el Nuevo Reino de León, de la Nueva España entre los siglos XVI y XVII.¹ La cartografía en Monterrey es escasa en el periodo colonial por eso es que es hasta en 1765 donde se realiza por primera vez un plano por Joseph Urrutia con los reducidos trazos fundacionales de la ciudad. Es la referencia conocida más antigua de un plano de la ciudad conocido como el Plano del Presidio y Ciudad de Monterrey Capital del Nuevo Reino de León. (Fig. 8) En éste se delineó como levantamiento de la ciudad cuando ésta fue considerada como Presidio, dentro Plano del Presidio y Ciudad de Monterrey Capital del Nuevo Reino de León del sistema de defensas fronterizas de la Nueva España. Con pocas construcciones, predomina la zona de sembradíos. Se resaltan las dos construcciones principales de la Iglesia Parroquial y la Casa del Gobernador.



Fig. 8. Plano del Presidio y Ciudad de Monterrey Capital del Nuevo Reino de León, por Joseph Urrutia en 1765.

Fuente: <http://eliasjorge4.blogspot.com/2014/01/el-plano-de-urrutia-de-la-ciudad-de.html>

¹Cavazos Garza, Israel. Breve historia de Nuevo León. Fondo de Cultura Económica. México, 1994. ISBN 968-16-4541-3.

En 1798 el arquitecto francés Joan Crouset elabora un plano en donde se ejemplifica el crecimiento urbano que sufrió Monterrey tras años de lento crecimiento demográfico. (Fig. 9) El desarrollo de asentamientos se extendió al poniente de la ciudad, al incrementarse el número de calles y manzanas pobladas. La ciudad, con menos de 7 mil habitantes, apenas llegaba a la actual calle de Matamoros hacia el norte, y parte de Allende. Hacia el sur se extendía hasta las corrientes del río, y al poniente a la hoy llamada Venustiano Carranza. El barrio San Luisito no existía aún ya que el sur del río continuaba siendo habitado por indígenas que trabajaban la tierra y pastoreaban el ganado. Monterrey se consolida como ciudad después del período colonial que terminó en 1821.

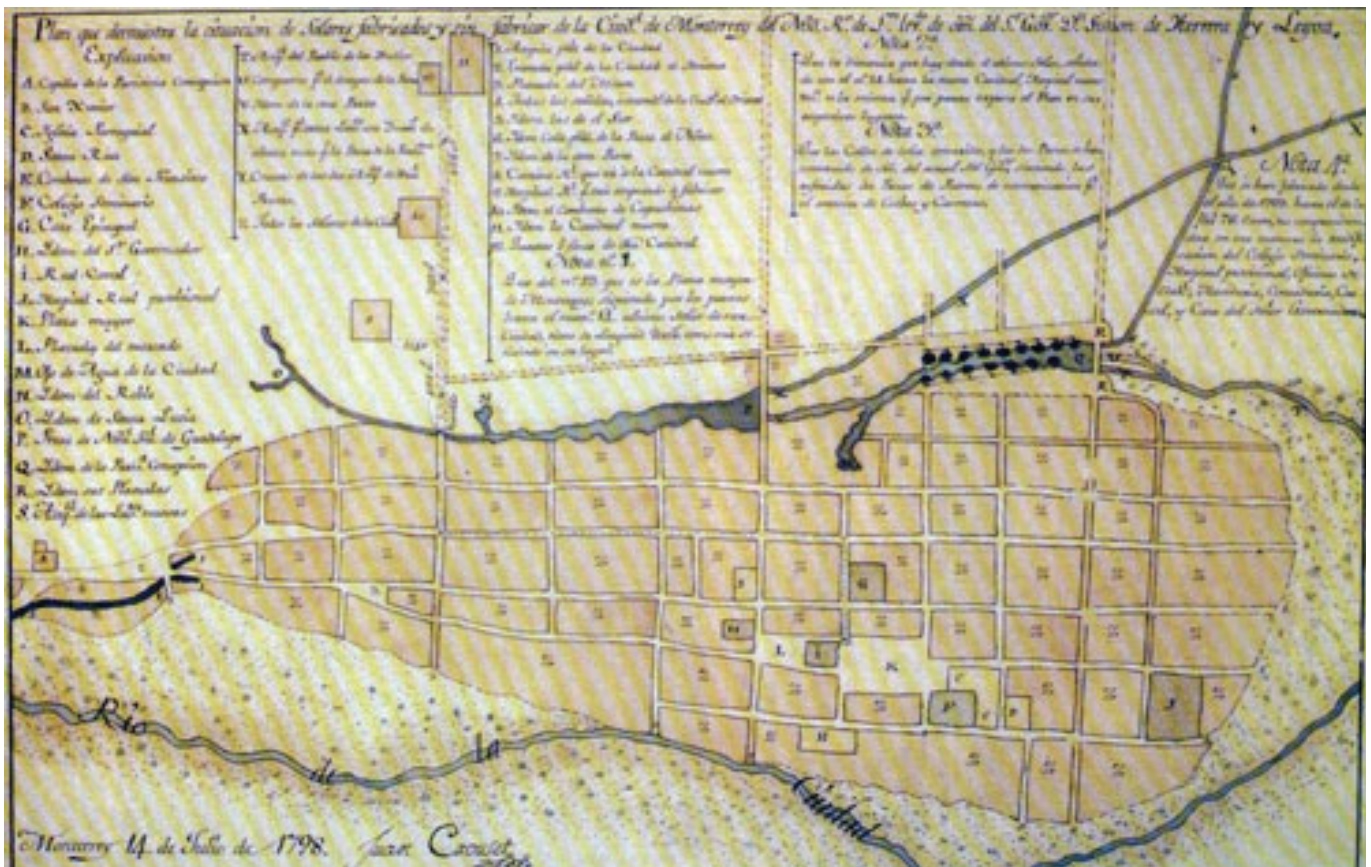


Fig. 9. Plano elaborado por Joan Crouset, 1798.

Fuente: Ciencia UANL

En 1842 es la primera vez que un documento del Ayuntamiento de Monterrey menciona por su nombre al Barrio San Luisito, específicamente en el Acta de Cabildo de Monterrey del 17 de marzo de 1842. En 1846, después de la independencia del país de España, México se ve en apuros nuevamente al enfrentar a Estados Unidos en una guerra la cual resultó en la pérdida de más de la mitad del territorio nacional mexicano. En 23 de septiembre de 1846 el General William J. Worth, estadounidense, invadió la ciudad y se libró una batalla conocida como la Batalla de Monterrey, durando hasta el año 1848. La guerra llegó a su fin con el tratado Guadalupe Hidalgo en el que los dos países acuerdan que Estados Unidos adquiriera los territorios hoy en día conocidos como los estados de California, Arizona, Nevada, Utah, Nuevo México, Texas, parte de Colorado, y Wyoming, cediendo casi la mitad del territorio mexicano.²

En 1854 Monterrey ya contaba con una población de poco más de 20 mil habitantes y se habían establecido en la ciudad poderosas casas de comercio.³ Es de suma importancia resaltar que en el plano desarrollado en este año surge por primera vez en la cartografía de la ciudad tanto vivienda en el lado sur del río, inclusive llegando al pie de la loma larga, como un camino al sur de la Loma Larga. Éste paralelo y conectándose al oriente donde termina la Loma Larga para finalmente cruzar al norte y conectarse a la ciudad fundacional. (Fig. 10)



² El 2 de febrero de 1848, se firma el tratado Guadalupe Hidalgo como fin a la Guerra de Intervención Norteamericana. Aunado a la pérdida de territorio, también se establece el Río Grande como la línea divisoria entre Estados Unidos y México.

³ Medina, Luis. El Plan de Monterrey de 1855: un pronunciamiento regionalista en México. Oct. 2009, cide.repositorioinstitucional.mx/jspui/bitstream/1011/236/1/000097296_documento.pdf.

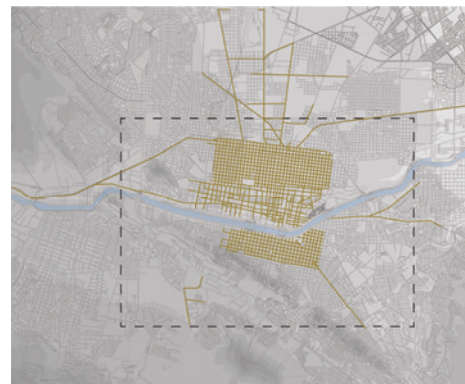


Fig. 10. Plano de la ciudad de Monterrey, 1854.

Fuente: <https://i.piniimg.com/originals/88/ed/47/88ed47fcedd1caf0879dcbfb8be9068f.jpg>

El ingeniero Isidoro Epstein⁴ lleva a cabo su propuesta para la ciudad en 1865, la cual se distingue por plasmar un ensanche para la ciudad como continuación al trazo de Crouset. No se cuenta con información que pudiera validar la posibilidad de que, para la propuesta, Epstein hubiera utilizado modelos urbanos profesionales como el haussmaniano, o como el del reciente ensanche de Ildefonso Cerdá para la ciudad de Barcelona. En 1865 es cuando se publica el plano de Monterrey, dibujado por el ingeniero Isidoro Epstein a solicitud del Ayuntamiento de Monterrey, quienes pidieron el plano urbano actualizado de un plano confiable y actualizado de la ciudad en donde aparecieran los nuevos repueblos.⁵ (Fig. 11) Epstein genera una carta en donde por primera vez se ven dibujadas no sólo las manzanas de la ciudad de entonces, sino también los ensanches conocidos en ese entonces como repueblo, que eran las zonas hacia donde la ciudad debería crecer. Se plantea un crecimiento y organización mediante una trama reticular para la ciudad.

Se plasman tres repueblos: el del Norte, el del Sur, y el de Verea. El primero con una mayor extensión, el segundo definiendo lo que hoy se conoce como la Colonia Independencia, y el último lo que actualmente es la Colonia Nuevo Repueblo⁶. Aquí ya se aprecia la consolidación urbanística del barrio de San Luisito y del Repueblo de Verea. La trama urbana resultante carece de intencionalidad formal y de elementos urbanos con peso suficiente para singularizar alguno de los trazados. No se anticipan propuestas de movilidad o previsiones para crecimiento por inmigración, más allá de las relativas a la escala urbana pre-existente. Se señalan algunos elementos, sobresalientes en la trama reciente, mucho más ordenada que la inicial, como la Alameda, que duplicaba el tamaño de la existente, la Ciudadela que había sido construida aprovechando la alguna vez pretendida catedral de la ciudad, la Plaza de la Purísima y el curso de Los Ojos de Agua de Santa Lucía.



⁴ Flores Salazar, Armando V. La modernidad en dos planos de Monterrey. Ciencia UANL / Año 18, No. 75, Septiembre-Octubre 2015. <http://cienciauanl.uanl.mx/?p=4811>. [Isidro Epstein llegó a México en 1851 para desempeñar trabajos de topógrafo, profesor de matemáticas y editor, tanto en Aguascalientes como en el Valle de México y en Zacatecas, de donde vino a Monterrey en 1864 para ocupar el puesto de ingeniero de la ciudad y de profesor de matemáticas y filosofía en el Colegio Civil del estado. Como evidencia de sus oficios, levantó el Plano de la ciudad de Monterrey y sus ejidos en 1865, para lo cual ejecutó previamente el trabajo topográfico, la alineación de calles, plazas y predios, la colocación de los nombres en las calles y la numeración de los predios para facilitar la identificación de los mismos.]

⁵ En el Nuevo León del siglo XIX se le llamaba repueblo (o repueblo) a las zonas semi-pobladas contiguas a una ciudad o villa consolidada, y que estaban contempladas para futura urbanización. Eran áreas con algunos asentamientos entre lo rural y lo urbano que a partir de su denominación como repueblos quedaban destinadas al orden y a ser consideradas parte de la ciudad. Contreras, Camilo. Ecos y colores de la Colonia Independencia. Monterrey: De la Frontera, 2010.

⁶ Durante las décadas de 1850 a 1920 se le llamó de otros modos también: barrio de Verea, Repueblo de Verea, Nuevo Repueblo (o Repueblo) de Verea, Repueblo de oriente o Nuevo Repueblo (o Repueblo) de oriente. Ya en los tiempos post revolucionarios era más común referirse a este lugar como Nuevo Repueblo de Verea, barrio del Nuevo Repueblo o simplemente Nuevo Repueblo (o Repueblo).

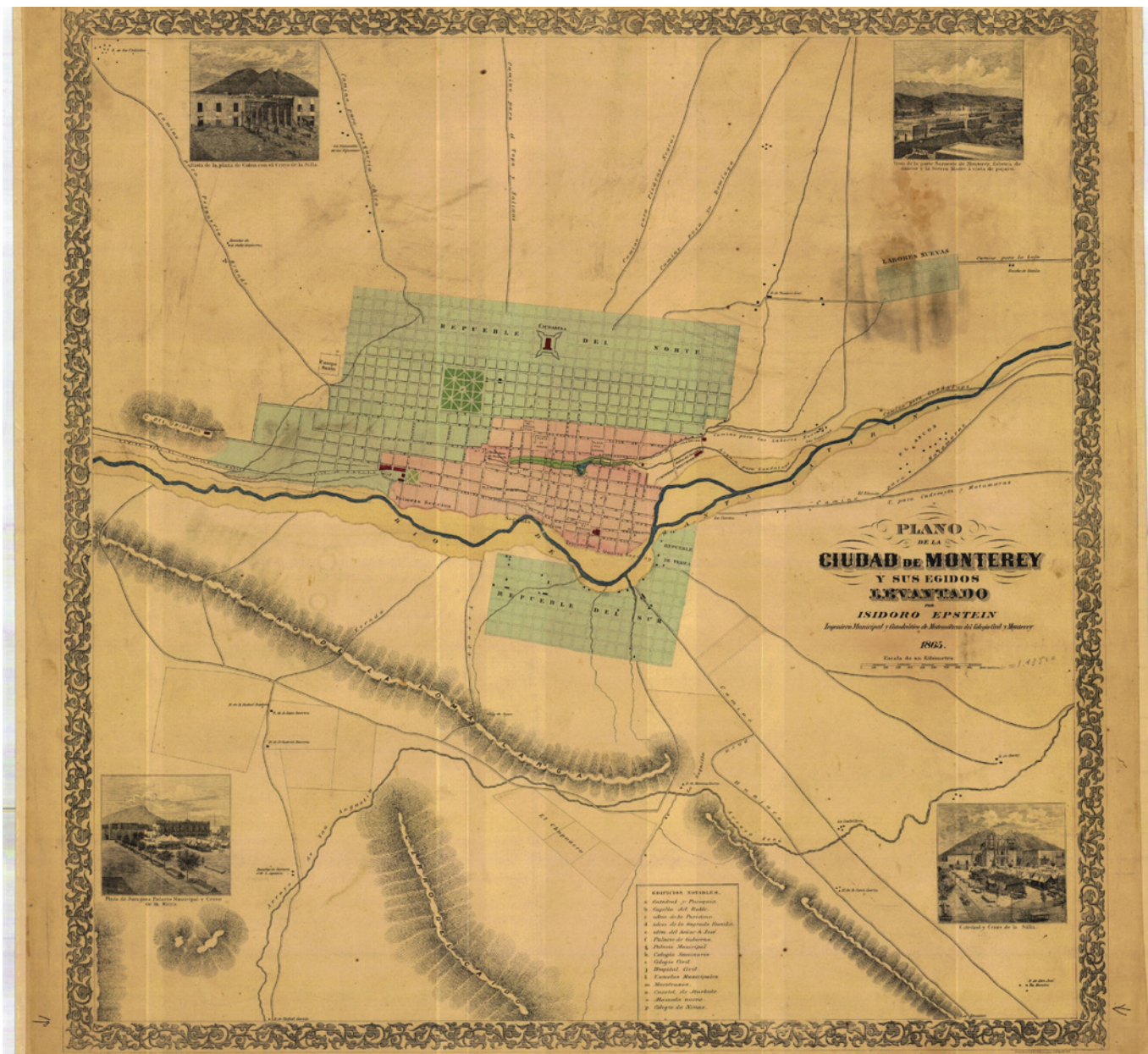


Fig. 11. Plano de la ciudad de Monterrey y sus ejidos, elaborado por Isidoro Epstein, 1865. Fuente: El Noreste Cartográfico, 2008

La representación de los repueblos del sur y Verea en el plano de Epstein es el origen y definición cartográfica de los barrios que existían desde al menos 20 años antes. El plano de 1865 no sólo demuestra la firme intención de las autoridades municipales por lograr ese orden, sino que era necesario en vista de la numerosa población al sur del río Santa Catarina que constantemente estaba demandando soluciones a problemas de todo tipo de naturaleza. El plano de 1865 muestra que la ciudad comienza a expandirse hacia el sur. El nuevo trazado dobla el espacio urbano existente. Llama la atención los trazos de los repueblos, sobre todo el del sur que ahora es la Colonia Independencia, y las posiciones de canales y caminos alrededor de la ciudad. A su vez, hacia el sur de la Loma Larga los ranchos de habitantes adinerados del centro de la ciudad comienzan a aparecer. En el plano de 1854 se observa únicamente el camino relacionado a la loma, pero en ésta ocasión se muestra como un eje paralelo y acompañado de los límites rancheros.

También las colonias Independencia y Nuevo Repueblo están aún más ligadas, aunado a ser colonias vecinas, por el hecho de que la Independencia tiene una iglesia antigua y la Basílica de Guadalupe, y Nuevo Repueblo tiene la única plaza arbolada del cuadro urbano al sur del Río Santa Catarina, complementándose. (Fig. 12) Hoy en día, la nueva Basílica se encuentra donde en su momento se localizó la plaza de nombre Plaza Salvador Díaz Mirón. (Fig. 13 y 14)

En continuación al ensanche del centro de la ciudad, el ordenado trazo ortogonal de las colonias Independencia y Nuevo Repueblo se rompe arbitrariamente hacia el este en el punto donde se encuentra la vieja Plaza de Verea. En la actualidad, tres calles más abajo esa diagonal vuelve a surgir, ahora con el nombre de Río Pánuco. En el Acta de Cabildo de Monterrey del 14 de enero de 1856 se menciona que “cuando se delineó este Nuevo Repueblo del Sur no se pensó en que colocar las calles paralelas a la antigua Ciudad sin fijar la atención en la posición topográfica del terreno ni en los puntos dominantes de que debía partir toda delineación de una nueva población, razón por la que el camino de la Villa de Santiago, que no puede ser variado, está trozando el nuevo repueblo diagonalmente, y una infinidad de manzanas en triángulos de diferentes tamaños que no pueden ser construidos porque sus ángulos son muy agudos y muy pequeños, y por lo mismo se suplicaba se nombrase una comisión que con vista del plano adjunto proponga a esta corporación lo que deba hacerse.”⁷ Este trazo rompe con la urbanización reticular como extensión del centro de la ciudad, imprimiéndole al barrio calles quebradas le imprime al barrio un aire particular, con sus calles quebradas y sus rincones insospechados. El enclave de la actual plazuela de Verea tiene su importancia como camino a todas las poblaciones del sur que surgen de manera lineal encañonadas entre las montañas. (Fig. 15)



Fig. 12. Antigua Basílica de Guadalupe
Fuente: Arquidiócesis de Monterrey



Fig. 13. Antigua Plaza Salvador Díaz Mirón
Fuente: Fermín Tellez



Fig. 14. Basílica de Guadalupe.
Fuente: Tierra Regia

⁷ Contreras, Camilo. Ecos y colores de la Colonia Independencia. Monterrey: De la Frontera, 2010. Pág. 19-20.

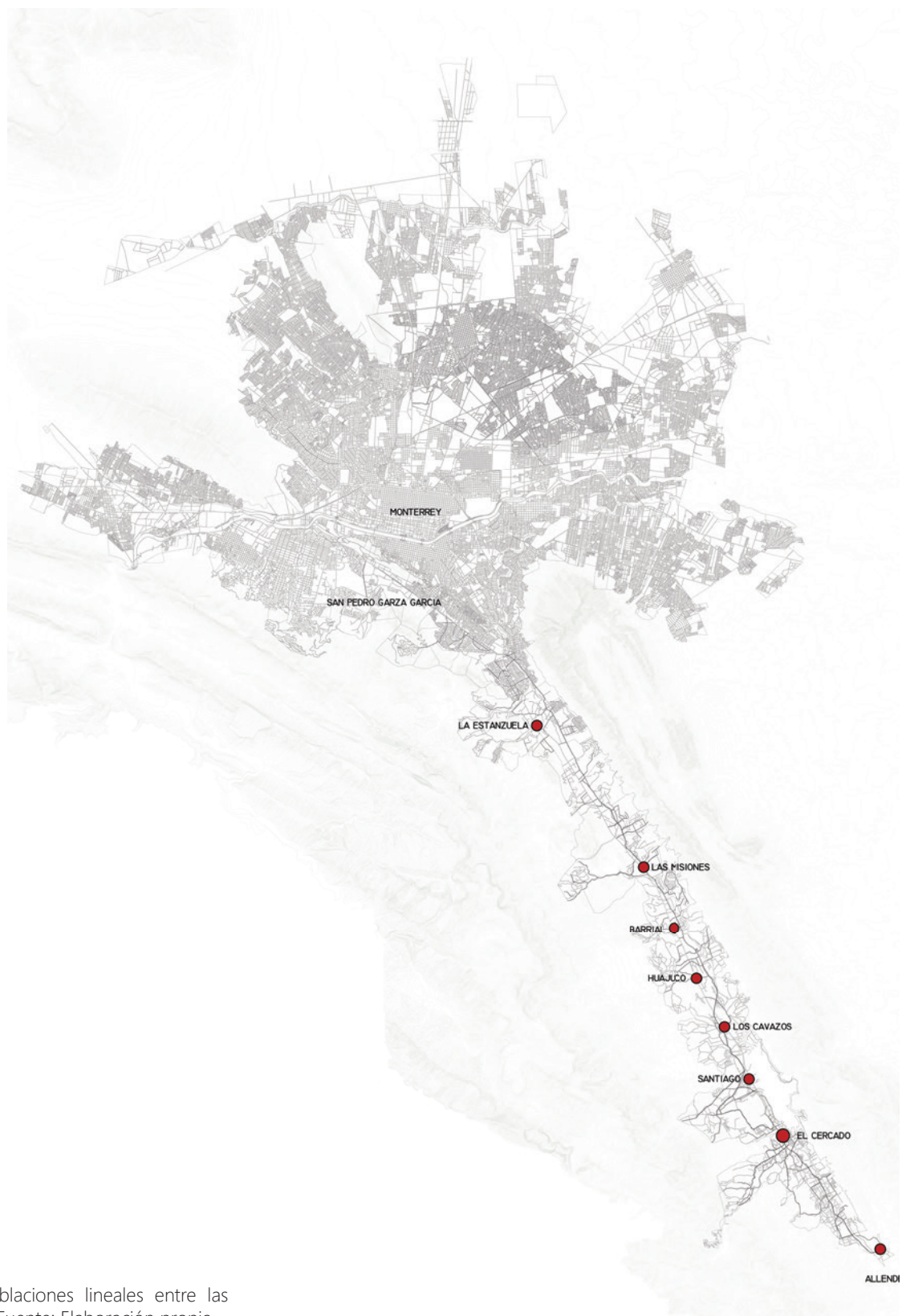
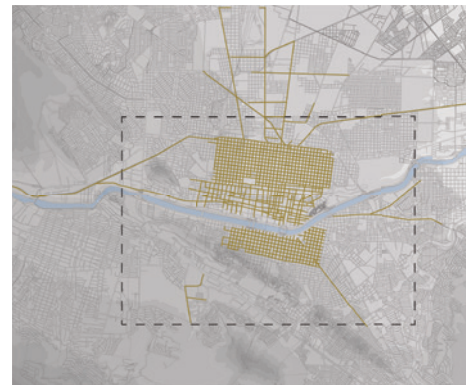


Fig. 15. Poblaciones lineales entre las montañas. Fuente: Elaboración propia

Epstein dibuja para el Repueblo del Sur y el de Vereá varios cuadros negros de manera de representación de lo que se encontraba formalmente construido en ese entonces. Dentro de los límites de la actual colonia Independencia se señalan 20 construcciones; en el lado de la Nuevo Repueblo marcó ocho. El trazo de las manzanas cuadradas es de 100 por 100 varas, como se dimensionaba en ese entonces, equivaliendo a 84 por 84 metros.⁸

A finales de 1869 las Actas de Cabildo ya comienzan a mencionar a la Colonia Independencia como barrio de San Luisito. Es a partir de éstos momentos donde podemos identificar que el barrio comienza a representar importancia a nivel urbanístico. La ciudad relativamente pequeña no experimentó un crecimiento real hasta fines del siglo XIX cuando se conectó por ferrocarril en 1881 y comenzó a atraer el desarrollo industrial. El litógrafo nortero Ramón Díaz publicó el famoso plano de la ciudad de Monterrey realizado por el ingeniero Florentino Arroyo en 1894. (Fig. 16) En el barrio de San Luisito ya hay una plaza, y lo que es más notable es que aparece con el nombre de plaza de la Independencia.⁹ Este bautizo databa oficialmente de nueve años antes, tal como lo asienta el acta de cabildo del 12 de octubre de 1885: [...] varios vecinos del barrio desean que la plaza que da frente a la Capilla de Nuestra Señora de Guadalupe se le ponga el nombre de "Independencia", siempre que no hubiere obstáculo alguno para ello. Tomada en consideración esta proposición y corridos los trámites de reglamento, fue aprobada. Tres años después, la plaza ya lucía tres "glorietas" que la sacaban de ser un baldío para convertirse en verdadero paseo para la gente del barrio.

La plaza ya no existe: desde hace tres décadas ocupa su lugar el edificio moderno de la Basílica de Guadalupe. Esta es la primera vez que un plano oficial de la ciudad, publicado, consigna los nombres de las calles de los barrios de San Luisito y Vereá. La histórica acta de cabildo del 29 de diciembre de 1890 consigna que la tarea de nombrar las calles fue encomendada a los regidores Sepúlveda y Margáin.¹⁰ De igual manera, en este plano ya se aprecia la consolidación urbanística del barrio de San Luisito y del Repueblo de Vereá, es decir, las actuales colonias Independencia y Nuevo Repueblo. Ambos barrios tenían su plaza establecida ocupando una manzana completa, remarcadas en negro.



⁸ Contreras, Camilo. Ecos y colores de la Colonia Independencia. Monterrey: De la Frontera, 2010. Pág. 22.

⁹ "Con frecuencia la plaza es un foro, un escenario en el que la gente desfila ocultándose o mostrándose a los otros actores de la obra. Los papeles están bien definidos: el jardinero, el hombre de negocios, la madre y los niños, el sacerdote, los novios, el vendedor de paletas y el bolero, entre muchos otros. Sin menoscabo de esta exhibición, la función más estructurada de la plaza corresponde al acostumbrado paseo o serenata, el lento desfile circular de hombres y mujeres jóvenes alrededor de la plaza con un lánguido flirteo." Blanco Fenochio, Anthinea. Dillingham, Reed. La plaza mexicana. Escenario de la vida pública y espacio simbólico de la ciudad, México, UNAM, 1984, pag. 7.

¹⁰ Contreras, Camilo. Ecos y colores de la Colonia Independencia. Monterrey: De la Frontera, 2010. Pág. 23-24.



Fig. 16. Plano de la ciudad de Monterrey por Florentino Arroyo, 1894.
Fuente: El Noreste Cartográfico, 2008

El plano de la ciudad de Monterrey publicado en 1901 nos muestra a los barrios de San Luisito y Nuevo Repueblo sur con dos tonos indicando qué manzanas estaban realmente pobladas y qué otras sólo en trazo. (Fig. 17) Es importante remarcar que esto sólo haría referencia a consolidaciones oficiales, pues toda la zona estaba poblada de un modo u otro anterior a la existencia de los planos de la ciudad. La ciudad crece hacia el norte y el sur conforme a la trama prevista por Epstein, y se manifiesta ya la transformación industrial al norte, junto con la naciente red ferroviaria municipal. Surge por primera vez en la cartografía un puente dibujando conectando los dos lados del río: el Puente San Luisito.

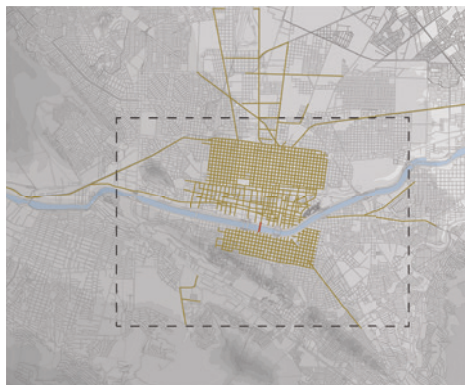
El famoso puente San Luisito fue construido en 1904, eliminando los tablones de madera anteriormente utilizados para conectar ambos lados, pero fue destruido por un incendio en 1908.¹¹ Este puente no era meramente para comunicar al centro y al barrio, si no que fungía como un espacio público en donde resguardados bajo un techo de dos aguas, se daba lugar a comercio a lo largo de todo el puente. Por primera vez se acortó la brecha y se estrecharon las relaciones entre ambos lados del río.



Fuente: Fermín Tellez. <http://fermintellez.blogspot.com/2008/12/el-puente-del-papa-ayer-y-hoy.html>

La ciudad de Monterrey sufre una gran inundación en agosto de 1909, en donde con la crecida del río, éste arrasó por completo con 18 manzanas del barrio de San Luisito y dañó severamente otras 41, y terminó con el puente San Luisito.¹² (El incidente catastrófico favorece la reconstrucción de la ciudad, como ha sucedido en diversas situaciones en ciudades en el mundo en donde a raíz de catástrofes de distintas índoles surge una oportunidad a favor de la ciudad. La principal lección aprendida en esta situación concluyó en una regeneración en donde no se vuelve a contemplar la inmediata urbanización de las anchas riberas del río Santa Catarina. Gracias a este suceso, a partir de 1910 se comenzó a hablar de la necesidad de canalizar el río.

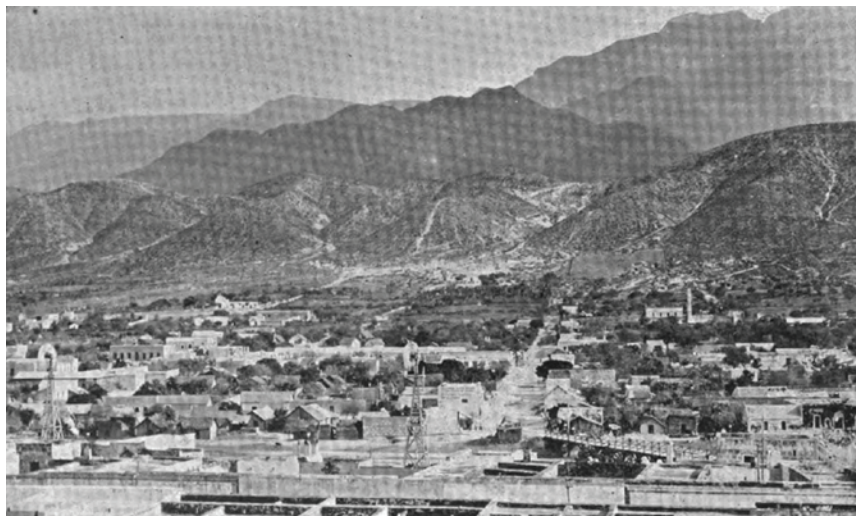
Un año después en 1910, al barrio se le cambió el nombre con motivo de las fiestas del Centenario de la Independencia para finalmente consolidarse como Colonia Independencia. El día 5 de septiembre de 1910 el presidente de la Junta de Mejoras del barrio de San Luisito, Arnulfo Tamez Rodríguez, solicitó a nombre de los vecinos del barrio que se le cambiara el histórico nombre que ya se había estado usando popularmente desde hacía unos 70 años, por el de barrio de la Independencia, para ir acorde a los tiempos de celebración.



Es también en este año cuando inicia la revolución mexicana. Con la inestabilidad revolucionaria, de nuevo el desarrollo urbano se omite de la lista de prioridades. La expansión solo sucedió como consecuencia del crecimiento, que en buena medida también había sido inducido por el general Bernardo Reyes al establecer una exención de impuestos para fomentar la construcción en las zonas des pobladas del ensanche al norte del centro de la ciudad.¹³



Fig. 17. Plano de la ciudad de Monterrey, elaborado por el Lic. Pedro Benitez Leal, 1901. Fuente: El Noreste Cartográfico, 2008.



Barrio San Luisito, Fotografía de Lagrange, 1895.

Fuente: http://www.cervantesvirtual.com/portales/tecnologico_de_monterrey/a-sandoval-lagrange_edificios,casasycalles_1905-1910_4/



Cruce de las calles de Juárez y Morelos en el centro de Monterrey. Al poniente se tergue la construcción que correspondía a la casa de don Valentin Rivera, próspero hombre de negocios, la cual luego terminó siendo un mercado. Al fondo a la izquierda después del cauce del río Santa Catarina se aprecia el famoso barrio San Luisito. Foto por: Leonardo Villarreal García, 1900.

Fuente: <http://fermintellez.blogspot.com/2010/05/la-colonia-independencia.html>

¹¹ Escamilla, Rodrigo. Sandoval Hernández, Efrén. La historia de una colonia, un puente y un mercado. Estud. front vol.11 no.22 Mexicali Julio-Diciembre 2010. ISSN 2395-9134

¹² Contreras, Camilo. Ecos y colores de la Colonia Independencia. Monterrey: De la Frontera, 2010. Pág. 25.

¹³ Con el general Reyes, las obras públicas se multiplican: el depósito de agua de Guadalupe se inaugura en 1881 en la ladera de la Loma Larga y la primera línea de drenaje sanitario en 1903.



Fotos del Puente San Luisito antes y después de la inundación de 1909.

Fuente: <http://eliasjorge4.blogspot.com/2016/01/>



Fotografía desde el Cerro de la Campana hacia el Cerro de las Mitras. Inundación y crecida del cause del Río Santa Catarina.

Fuente: <https://i.pinimg.com/originals/21/63/>



2.2. Industrialización

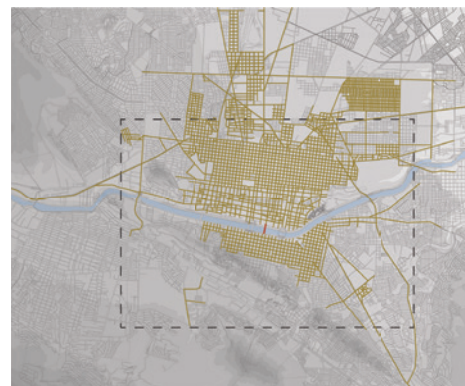
A principios del siglo XX, los inversores construyeron las mayores obras siderúrgicas de América Latina a pocos kilómetros al este del centro de la ciudad. Estas industrias y el ferrocarril, que se extendía de este a oeste a unos cuatro kilómetros al norte del centro de la ciudad, estimularon el desarrollo industrial temprano en estas direcciones. Los desarrolladores establecieron tramos de viviendas de bajos ingresos para trabajadores industriales y de otro tipo en la periferia este, norte y oeste de la ciudad.

En 1930, al mismo tiempo que la expansión de la ciudad había sido inducida hacia el norte, continuaba su crecimiento en el sentido oriente poniente de forma más natural, alineada al cauce del río Santa Catarina; al poniente más allá de la trama reticular de Epstein, hasta los alrededores de la Loma de Chepe Vera, en busca de espacio más abierto. La ciudad rebasa la trama de Epstein aprovechando los espacios entre las industrias. (Fig. 18)

La red ferroviaria que sirve a las industrias instituye otro orden en el trazo y tejido urbano. Ahí se experimentaron en Monterrey los nuevos modelos urbanos, diferentes de los aprovechamientos de trama mediterráneos, y más parecidos a los de las 'ciudades jardín' anglosajonas y suburbios norteamericanos.

Con el crecimiento de la ciudad en la trama del ensanche y el proceso de desamortización se propicia la segregación natural de las funciones industriales y las propiamente urbanas. La ampliación del asentamiento urbano se acentúa hacia el oriente, sobre todo en los alrededores de las industrias de la ciudad como Fundidora, Cervecería Cuauhtémoc y Cementos Mexicanos.

La otra segregación, la natural, de carácter orográfico, marcada por el cauce del río Santa Catarina, que junto con la altura de la Loma Larga obstruyeron hasta mediados del siglo pasado la expansión franca hacia el sur. Pero al suroeste, a los pies de la Sierra Madre Oriental, la atracción de las 'nogaleras' y acequias de San Pedro, hicieron inquebrantable el deseo de urbanizar al sur de la Loma Larga. Huertas y fincas de descanso fueron poblando la vecindad del asentamiento de San Pedro Garza García.



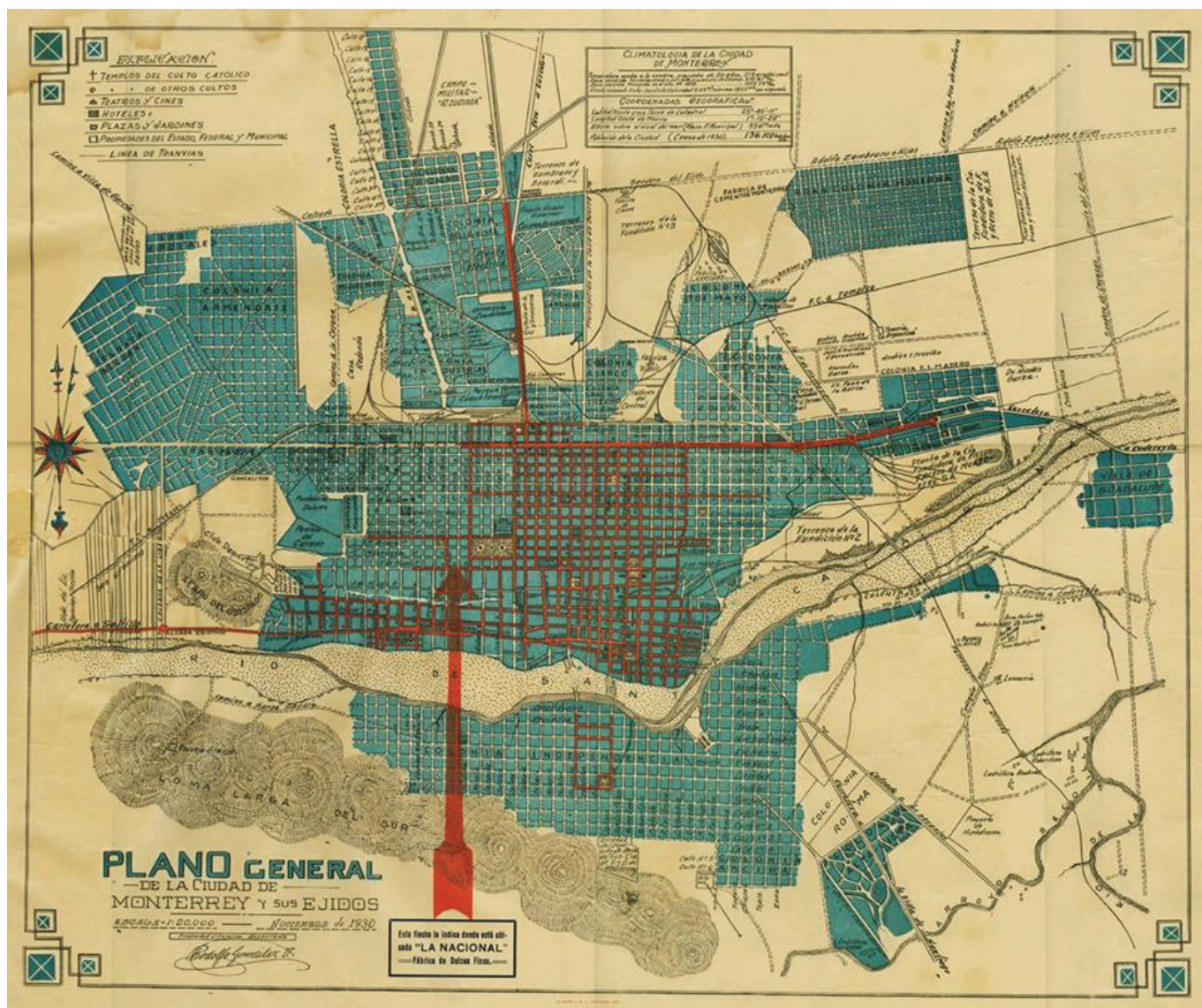


Fig. 18. Plano General de la ciudad de Monterrey y sus ejidos, 1930

Fuente: El Noreste Cartográfico, 2008

En 1941, el General Bonifacio Salinas retoma los proyectos para la canalización del río considerando que, en épocas de fuertes lluvias, el río constituía una amenaza para los ciudadanos, y a su vez la canalización permitiría planificar el drenaje pluvial y sanitario. En 1942, el Doctor Ignacio Morones Prieto termina el proyecto de canalización el cual también facilita el realizar calles principales paralelas al río que ayudaran a realizar trayectos rápidos. Posteriormente fue necesario la pavimentación del borde sur del río debido al crecimiento de la mancha urbana del municipio. (Fig. 19) En 1958 se comenzaron a ensanchar calles por el incremento del flujo vehicular.

Es en esta misma década cuando se comienza a planear la construcción de un nuevo puente. Con esto en mente, se considera a la par la canalización del río Santa Catarina para evitar nuevas inundaciones como las sucedidas décadas atrás. Al realizar la canalización, obra que se termina entre 1948 y 1950, es inevitablemente necesario trabajar en ambos márgenes del río: sobre la Indepe y sobre el centro de la ciudad, por lo cual se requirió modificar tanto caminos, como cruces y usos principalmente comerciales. Se requirió desaparecer algunas calles, y fue cuando la calle Moctezuma se convierte formalmente en la avenida Morones Prieto, flanqueando el río Santa Catarina al sur, mientras al norte lo es por la avenida Constitución.



Avenida Constitución en 1950.
Fuente: Identidad y memorias de Santa Catarina.
<http://identidadymemoriadesantacatarina.blogspot.com/2015/05/entre-morones-y-constitucion.html>



Fig. 19. Plano Catastral de la Ciudad de Monterrey y sus colonias. Elaborado por Ing. M. de León Arratia, 1946.

Fuente: <https://i.pinimg.com/originals/fc/b4/c2/fcb4c2496022246565aab262aa5ded>

Posterior a las obras comentadas, entre 1953 y 1968 se construyen los puentes viales que actualmente conectan sobre el río a lo largo de distintas partes de la ciudad, entre ellas las avenidas Pino Suárez, Zaragoza, Gonzalitos, Félix U. Gómez y Cuauhtémoc. de estos puentes los de Zaragoza y Cuauhtémoc son los que unen a la Colonia Independencia con el centro, brindándoles más conectividad tanto peatonal como vehicular. En 1967, el gobernador Eduardo Elizondo expidió la Ley de Planificación y Urbanización del Estado.¹⁴ Bajo la administración de Elizondo se desarrolló un amplio programa de puentes, pasos a desnivel y complejos viales, entre los cuales estaba el de la convergencia de las venidas Gonzalitos y Constitución, y el de Pino Suárez y Constitución. A raíz de estos programas se edifica el puente a la altura de Cuauhtémoc, conectando directamente con la Independencia.¹⁵

Con la estabilidad recuperada en el país, similar a la de los años finales del Porfiriato¹⁶, y superada la Gran Depresión norteamericana, regresan el desarrollo y la prosperidad arrancando un crecimiento industrial y comercial que transformó la ciudad. La ciudad satisface hasta los límites la trama reticular de Epstein, cuyo perímetro se desborda sin geometría prevista por la multiplicación de instalaciones industriales y de suburbios de vivienda. Las direcciones del crecimiento han sido señaladas por el sentido del cauce del río y por las salidas hacia el norte de la ciudad a las que se une la sureste, hacia el Cañón del Huajuco, entre el Cerro de la Silla y la Sierra Madre.

La industrialización de la ciudad que inició en el siglo XIX y se aceleró a lo largo del siglo XX, provocando un crecimiento urbano disperso y descontrolado, que ha generado altos costos de desplazamiento, deterioro medioambiental y la urbanización de buena parte de las laderas de montañas que rodean la ciudad tanto de manera formal como informal, hasta que, cuando la destrucción estaba ya avanzada, algunas limitantes y regulaciones fueron impuestas.

A partir de la segunda mitad del siglo XX que el crecimiento del núcleo urbano central es incontenible, la franja industrial y se desarrolla sin acotamiento ni previsión de manera tentacular hacia las cabeceras municipales vecinas. (Fig. 20) Esto detona que se zonifiquen los corredores edificados que conectaban los cinco centros urbanos satélites de los municipios colindantes con centro urbano nuclear inicial de la ciudad de Monterrey. De nuevo las previsiones se quedan cortas y nuevos ajustes a las zonificaciones y reglamentos debieron ser previstos. La ciudad central y los núcleos periféricos se expanden en todas direcciones, ocupando todos los espacios interdactilares del territorio metropolitano.



Fig. 20. Imágenes de la expansión incontenible y crecimiento industrial.
Fuente: México en fotos.

¹⁴ Derivado de esta Ley se crea el Consejo Estatal de la Ciudadanía, su Comisión Ejecutiva, los comités de urbanización y de planificación, y los consejos municipales de ciudadanía. Ortega Ridaura, Isabel. Génesis y evolución de la administración pública de Nuevo León. Fondo Editorial Nuevo León, 2005. pág. 286-287. ISBN 970-9715-08-9

¹⁵ Primer Informe que rinde el Lic. Eduardo A. Elizondo, Gobernador Constitucional al Honorable Congreso del Estado. Marzo de 1969.

¹⁶ Se conoce como el Porfiriato al periodo de tiempo que transcurre entre los años 1876 y 1911. Lapso en el cual Porfirio Díaz fue presidente de México. Esta larga presidencia se vio interrumpida tan solo por cuatro años, desde 1880 hasta 1884, tiempo en el cual Manuel González fue presidente. Al ganar las nuevas elecciones, Porfirio Díaz retorna al poder el 1 de diciembre de 1884. El Porfiriato fue un periodo de claroscuro, o en palabras sencillas, desigualdades extremadamente marcadas entre las clases sociales vulnerables y la clase acomodada. Fuente: <https://www.historiademexicobreve.com/2015/02/el-porfiriato.html>

La ciudad experimentó otra oleada de industrialización e inmigración en las décadas de 1950 y 1960. En 1950 Monterrey tenía 350 mil habitantes, 4 mil empresas y 90 mil trabajadores.¹⁷ y 10 años más tarde el número de habitantes se había prácticamente duplicado. (Fig. 21) Aparecieron también cinturones de miseria y los famosos "paracaidistas"¹⁸ El desarrollo industrial continuó después de 1970 cuando Monterrey se convirtió en un importante productor de acero, fabricación de metales, cemento, productos petroquímicos, autopartes y vidrios, entre otras cosas. También se convirtió en un importante centro financiero y una de las ciudades más ricas y progresistas del país.

Las viviendas de bajos ingresos se convirtieron en un problema grave después de la década de 1960. El gobierno no simpatizaba con los planes de vivienda irregulares, por lo que los grupos de bajos ingresos establecieron numerosos asentamientos ilegales en terrenos baldíos cerca de la zona industrial, al norte de la ciudad fundacional. Sin éxito, el gobierno no los pudo eliminar por lo que eventualmente no hubo más opción que regularizarlos. En el plano de 1966 ya se puede observar el crecimiento industrial de la ciudad hacia el norte, así como vialidades estructurantes hacia el norte como vías de comercio hacia Estados Unidos. (Fig. 22)

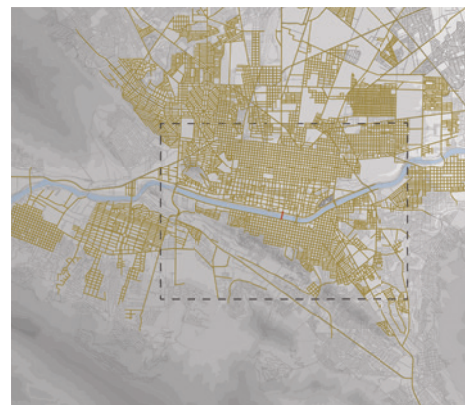


Fig. 21. Foto panorámica de los años 50s. Área delimitada como la zona aproximada de la Colonia Independencia. Fuente: <http://fermintellez.blogspot.com/2010/05/la-colonia-independencia.html>



¹⁷ Cavazos González, Israel. Breve Historia de Nuevo León, 1994. México D.F. ISBN 96-16-4541-3.

¹⁸ Paracaidistas son personas que se apoderaban de terrenos ajenos, con los problemas respectivos de falta de servicios públicos. Cerutti, Mario. Vellinga, Menno. Monterrey, siete estudios contemporáneos. Universidad Autónoma de Nuevo León, Facultad de Filosofía y Letras, 1988.

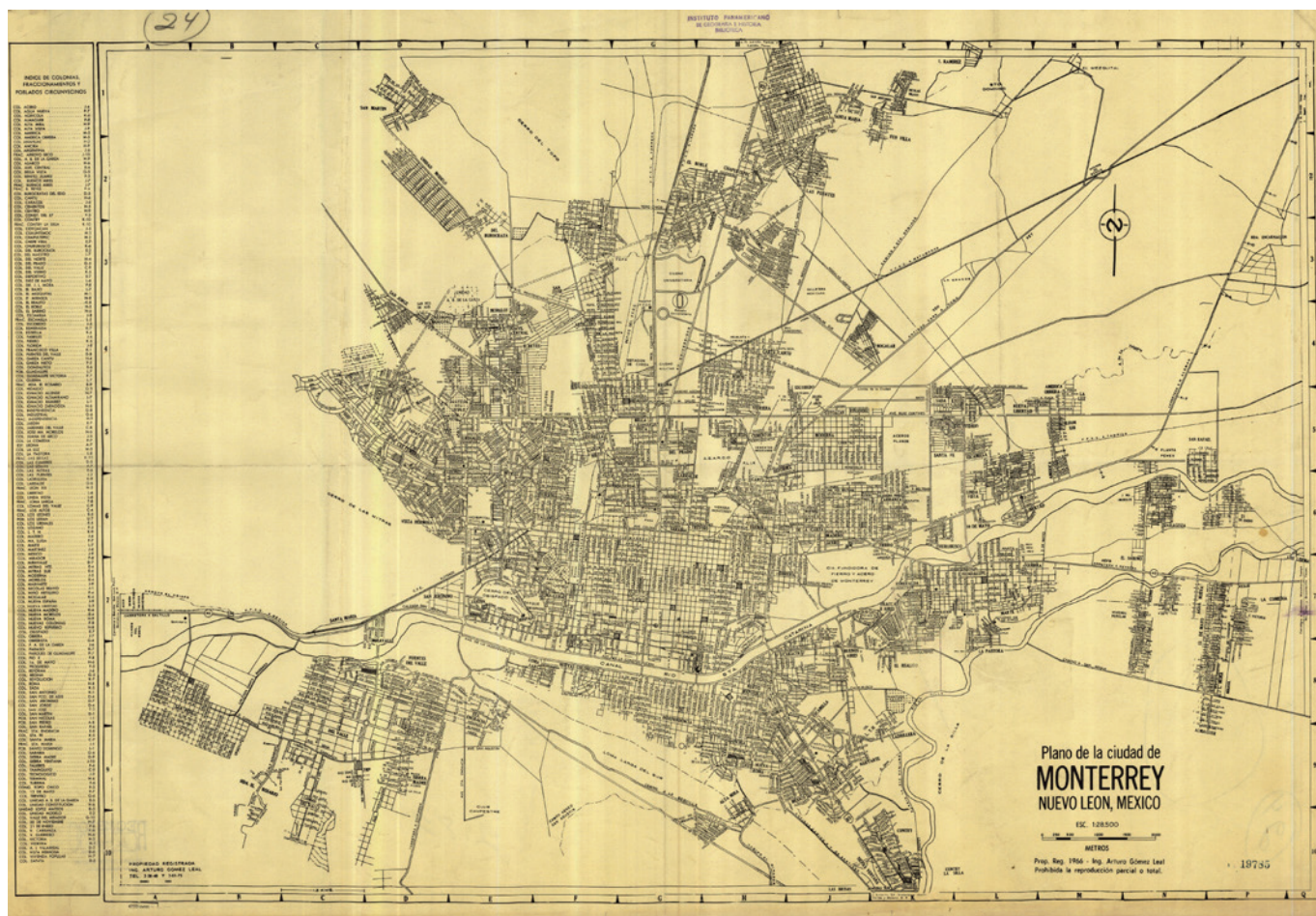


Fig. 22. Plano de la ciudad de Monterrey por el Ing. Arturo Gómez Leal, 1966.
Fuente: El Noreste Cartográfico, 2008

2.3 Consolidación de la ciudad lineal

El sector de alto estatus se expandió hacia el suroeste en San Pedro Garza García, que se convirtió en uno de los municipios más ricos de México. El alto nivel de ingresos y salarios en la ciudad se reflejaba en el lujo de comprar una casa y automóviles privados. Como resultado, muchas comunidades cerradas y centros comerciales suburbanos se construyeron alrededor de la periferia urbana. El área urbana se continúa fragmentando con zonas residenciales de bajos ingresos ubicadas cerca de zonas de altos ingresos.

En el año de 1980, en términos de población, se tenía 2.1 millones de habitantes en la mancha urbana y 35 años después en el 2015 se pasa a tener 4.7 millones de habitantes, pero lo dramático fue que en 1980 la mancha urbana era de aproximadamente 12 mil hectáreas y en 2015 aumento a 100 mil hectáreas.¹⁹ En ese lapso de tiempo se duplicó la población, pero la mancha urbana creció exageradamente en 10 veces en su tamaño. En la década de los 80s la mancha urbana de la zona metropolitana estaba constituida por siete municipios: Monterrey, Guadalupe, San Nicolás, Santa Catarina, San Pedro Garza García, General Escobedo y Apodaca. Al día de hoy se han agregado ocho más, siendo municipios periféricos: Salinas Victoria, Pesquería, General Zuazua, García, Juárez, Ciénega de Flores y El Carmen.

En 1980, la Avenida Lázaro Cárdenas (anteriormente llamada Las Torres) luce como una avenida de alta velocidad paralela a la Loma Larga. El corporativo Los Soles acaba de inaugurarse (al fondo) así como el edificio que actualmente ocupa la Secretaría de Hacienda (al frente). Aun no existían más desarrollos habitacionales y comerciales al oriente ya que la Ley de Desarrollo Urbano no permitía la factibilidad de esos terrenos por falta de capacidad e infraestructura hidráulica. De igual manera a la derecha de la imagen se ve la construcción de la primera plaza comercial en este sector. (Fig. 23)

Paralelamente, a principios de esta misma década fue cuando comenzaron las demoliciones masivas en el centro de la ciudad, principalmente para dar paso a la Macroplaza. (Fig. 24 y 25) Alfonso Martínez Domínguez fue gobernador de Nuevo León entre 1979 y 1985, con una visión firme de modernizar Monterrey. Para dar paso a la Macroplaza se requirió demoler 31 manzanas, equivalente a cuarenta hectáreas de suelo urbano con un total de 427 construcciones.²⁰ Los edificios de baja altura fueron vistos como un obstáculo para la verticalidad, la cual era la definición en esta era de la modernidad. Borja define éstas acciones en el centro como "un verdadero horror" y como algo que no se debe hacer en la ciudad.²¹



Fig. 24. Macroplaza en 1984. Fuente: Informe de Gobierno de Alfonso Martínez Domínguez, 1984. http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0187-73722011000100006



Fig. 25. Vista panorámica de la Macroplaza con el Faro del Comercio como hito, diseñada por el Ing. Luis Barragán. Fuente: <https://www.santander.com.mx/select/destinossitio/esp/santander-monterrey.html>



Fig. 23. Fotografía por: Leonardo Villarreal García. 1980. Fuente: Fermín Tellez.

¹⁹Paredes Guerra, Jorge. Crece La Mancha Urbana y Los Valores De Los Terrenos. El Financiero, 9 May 2017, www.elfinanciero.com.mx/monterrey/crece-la-mancha-urbana-y-los-valores-de-los-terrenos.

²⁰ Cavazos Garza, Israel. Rangel Guerra, Alfonso, Garza, Gustavo. Monterrey 400: Estudios históricos y sociales. Universidad Autónoma de Nuevo León. Monterrey, México, 1988.

²¹ Borja, Jordi. Luces y sombras del urbanismo de Barcelona. Buenos Aires, Café de las Ciudades, 2011.



1765



1798



1854



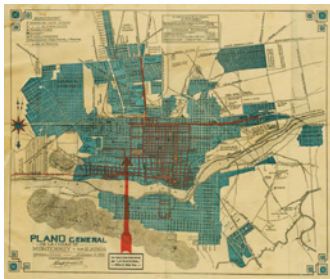
1865



1894



1901



1930



1946



1966

Bibliografía

Aparicio, C., Ortega, M., & Sandoval, E. (2011). La segregación socio-espacial en Monterrey a lo largo de su proceso de metropolización. *Región Y Sociedad*, 23(52), 173–207. Retrieved from http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1870-39252011000300006&lng=es&nrm=iso&tlng=es

Barboza Lara, C. R. (2014). Hacia la construcción de un perfil migratorio metropolitano en monterrey: características, orígenes y destinos, 2000-2010., 2000–2010.

Carta del territorio de Monterrey y sus alrededores. Monterrey: AGENL, 1890.

Camacho Cervantes, Hortencia. (1991) Fundaciones y asentamientos en Nuevo León, Siglos XVIII y XIX: cuatro villas en el norte. Monterrey: UANL.

Cátedra VíaAmbiental - Tecnológico de Monterrey. (2017) Memoria y Anhelos del Santa Catarina. Recuperado de: https://issuu.com/carlostorres84/docs/integradores2_web110.

Contreras, Camilo. (2010) Ecos y colores de la Colonia Independencia. Monterrey: De la Frontera.

Contreras, Camilo. (2007) Geografía de Nuevo León. Monterrey: Fondo Editorial de Nuevo León.

García Ortega, R. (2001). Asentamientos irregulares en Monterrey, 1970-2000. Divorcio entre planeación y gestión urbana. *Frontera Norte*, 13 (Esp)

Garza, Celso. (1995) Historias de nuestros barrios. Monterrey: Gobierno del Estado de Nuevo León.

Garza, Gustavo. (s.f.) El Área Metropolitana de Monterrey en el año 2020. Centro de Estudios Demográficos y de Desarrollo Urbano de El Colegio de México.

Garza, Gustavo (1994). El Proceso de Metropolización de Monterrey: hay que planear a largo plazo. *Revista DemoS UNAM*, México D.F. Recuperado de: <http://www.ejournal.unam.mx/dms/no07/DMS00708.pdf>

González, Salomón. (2005) De la diferencia a la desigualdad socio-espacial en el área metropolitana de Monterrey. Rizoma.

Flores, L. (2018). Aumenta en NL mancha urbana del área metropolitana. Retrieved from <https://www.eleconomista.com.mx/estados/Aumenta-en-NL-mancha-urbana-del-area-metropolitana-20170611-0017.html>

Plan de Desarrollo Urbano del Municipio de Monterrey 2013-2025. Recuperado de: http://portal.monterrey.gob.mx/pdf/2013_2025.pdf

03

03 CONFIGURACIÓN URBANA – *Morfología*

CIUDAD FUNDACIONAL

ÀMBITO RETICULAR

ASENTAMIENTO INFORMAL

CIUDAD LINEAL



3.1. Ciudad Fundacional

El Monterrey fundacional es lo que el día de hoy se conoce como el centro de la ciudad o “Monterrey centro,” fundada con la llegada de los españoles junto con la población indígena de los tlaxcaltecas. En el tejido urbano de la ciudad fundacional prevalece un tiempo intersticial. Es evidente una intersección del tiempo memorable de la tradición y su reminiscencia, con el tiempo presente expresando los deseos futuros de la ciudad. En el cuadro central del centro de Monterrey, la expulsión de la vivienda transgrede en el carácter barrial y su sostenimiento. Se encuentra en un entorno con un considerable nivel de transformación espacial y económica.

El gobierno estatal y municipal ha buscado desde los años 80 motivar al capital inmobiliario a invertir en esta zona, buscando hacerlo atractivo para habitantes con una mayor capacidad de consumo. El primer intento fue con la inversión y grandes obras realizadas como la Macroplaza, el metro y el paseo Santa Lucía. Destruyendo lo antiguo en un intento de dinamizar económicamente esta zona sin grandes resultados al resultar en éstos momentos más atractiva la zona de Valle Oriente, en San Pedro Garza García.

El segundo intento está sucediendo actualmente, ahora a través de cambios en la reglamentación de los permisos para construcción y usos de suelo favoreciendo proyectos de usos mixtos, aunado a la liberación de terrenos públicos. Estas facilidades han permitido que el 24 % de los proyectos verticales se estén desarrollando en el centro de la ciudad. Las transformaciones han vuelto el centro una zona disfrutable para la clase media y media-alta, pero no habitable para ellos en el sentido que a su vez se han vuelto atractivas también para “la inversión en restaurantes, bares, negocios y centros de entretenimiento que alteran la tranquilidad y la seguridad en el centro, a tal grado que la expulsión o abandono voluntario de pobladores no se ha dado solamente por el aumento de los precios de las viviendas (como se esperaría en una gentrificación), sino también por la contaminación, la intranquilidad, inseguridad y ruido.” (Jurado, Moreno, s.f.)

Monterrey centro es una zona con manzanas heterogéneas y de formas irregulares y desiguales, con sus correspondientes calles ausentes de trazado regular y de tramas dispares. Las calles con orientación de sur a norte corren paralelas unas a otras, pero con distintas separaciones entre sí y con distintos grados de giro, aunque éstos mínimos. Algunas calles presentan quiebres en su trayectoria, resultando también en un cambio de nombre del viario, aunque no en todos los casos, pero por ejemplo la calle Jiménez que se renombra Garibaldi al sur después del ligero quiebre horizontal. Los viarios norte-sur son de tramo corto recorriendo dos o tres manzanas al ser cortadas horizontalmente por otro viario. Son cinco las avenidas de la zona centro que llegan a conectarse a través de puentes a la orilla sur del río.

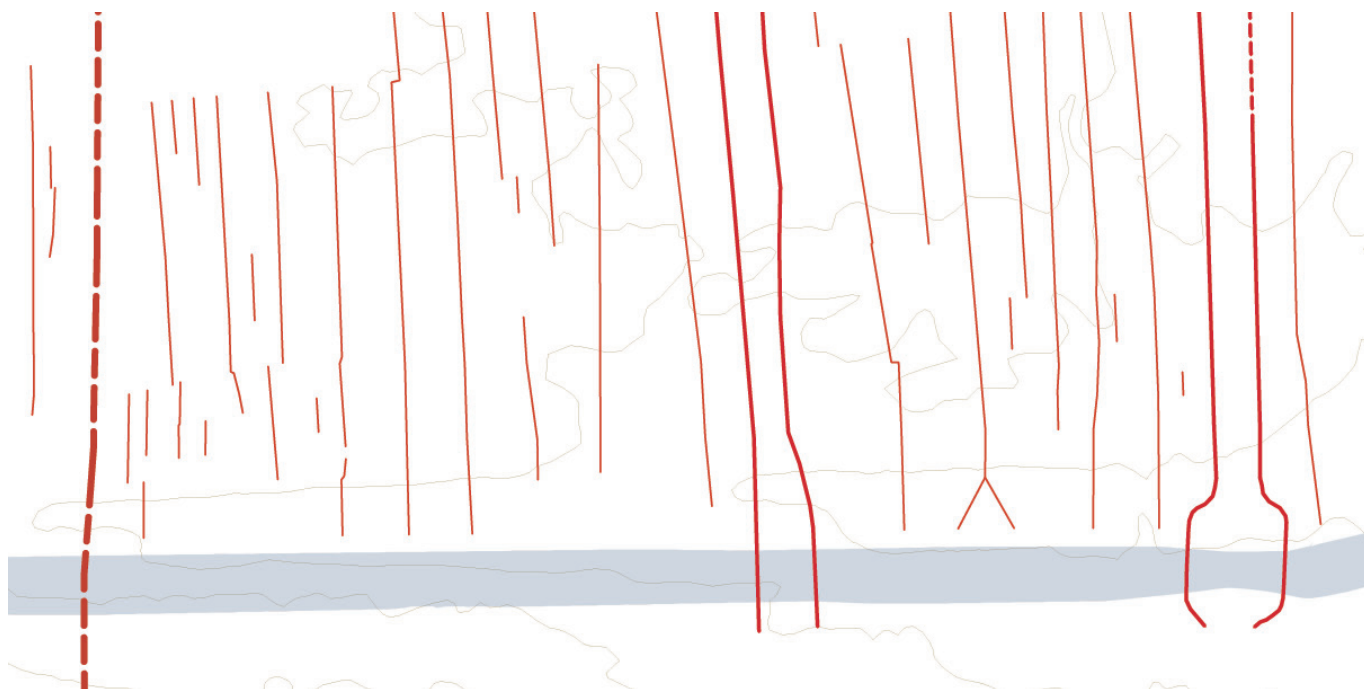
Las calles que corren en sentido este-oeste tienen una ligera inclinación hacia el sur poniente. En los viarios donde esto es más notorio es en las calles Miguel Hidalgo, Roma y París. En el extremo oriente de la zona central, tres calles se ven interrumpidas por el paso vertical de la Macroplaza. Dos de ellos son de las más reconocidas del centro: Morelos y Miguel Hidalgo. Los edificios que rodean la zona centro concentran una gran diversidad de elementos, edificaciones y usuarios, caracterizando y orientando visualmente a los ciudadanos en dichos espacios. Se identifican dentro de los más característicos la calle peatonal Morelos, la Calzada Francisco I. Madero, el Parque Fundidora, edificios históricos como la Catedral Metropolitana de Monterrey (Fig. 1), el Faro del Comercio diseñado por Luis Barragán (Fig. 2), el Condominio Acero diseñado por Mario Pani, entre otros. Sobre este tejido urbano se pueden distinguir dos tipos distintas de parcelación y edificación en la manzana debido a procesos recientes de transformación, en relación al río.



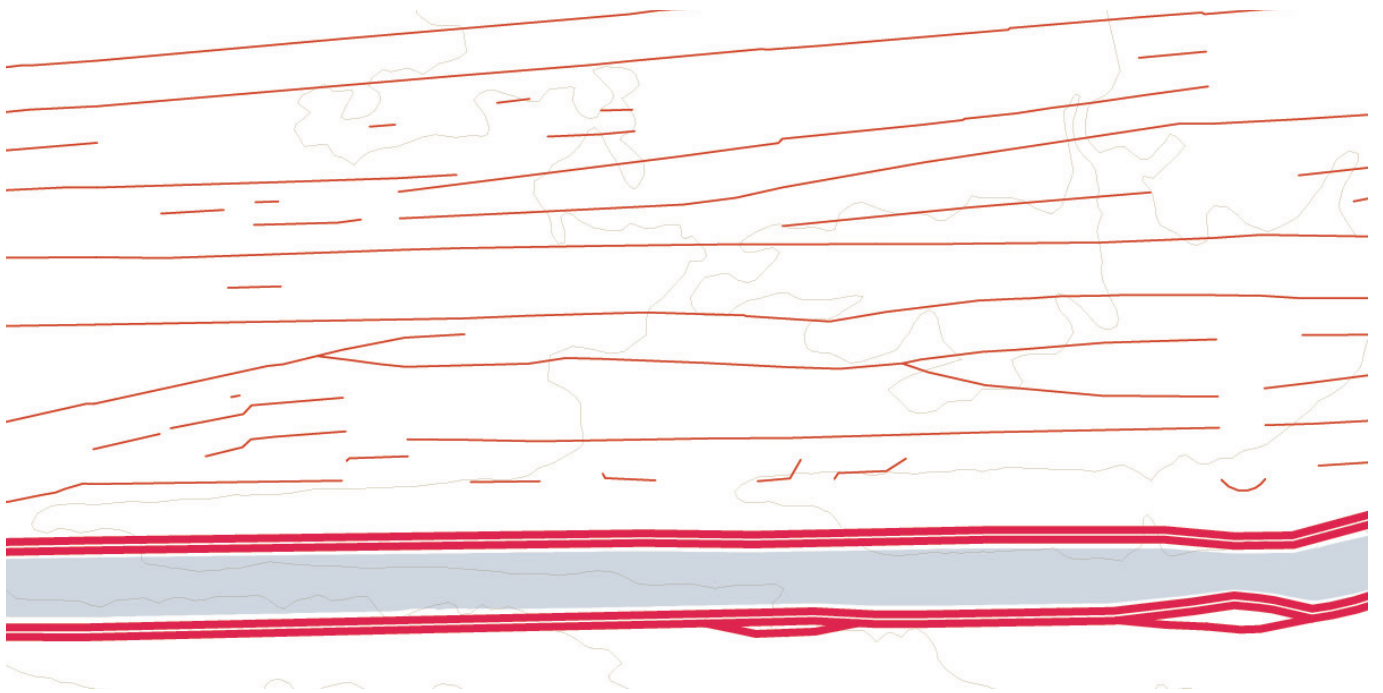
Fig. 26. La Catedral Metropolitana de la Inmaculada Concepción o Catedral Metropolitana de Monterrey es la sede de la Arquidiócesis de Monterrey. Construida de 1705 a 1791 de cantera, con planta de cruz latina y flanqueada por capillas hornacinas. La nave tiene bóvedas de arista rematada con una cúpula octagonal. (Flores Salazar)



Fig. 27. El Faro del Comercio está situado en la Macroplaza frente a la Catedral de Monterrey y detrás de las Oficinas Municipales. Su diseño se le atribuye al famoso arquitecto y ganador del premio Pritzker, Luis Barragán. Sus dimensiones son de 69.80 metros de altura y 12.33 de ancho. Fuente: Historia del Faro del Comercio, CANACO. <http://canaco.net/?p=2693>



Vialios en ciudad fundacional, orientación norte-sur. Elaboración propia.



Vlarios en ciudad fundacional, orientación este-oeste. Elaboración propia.

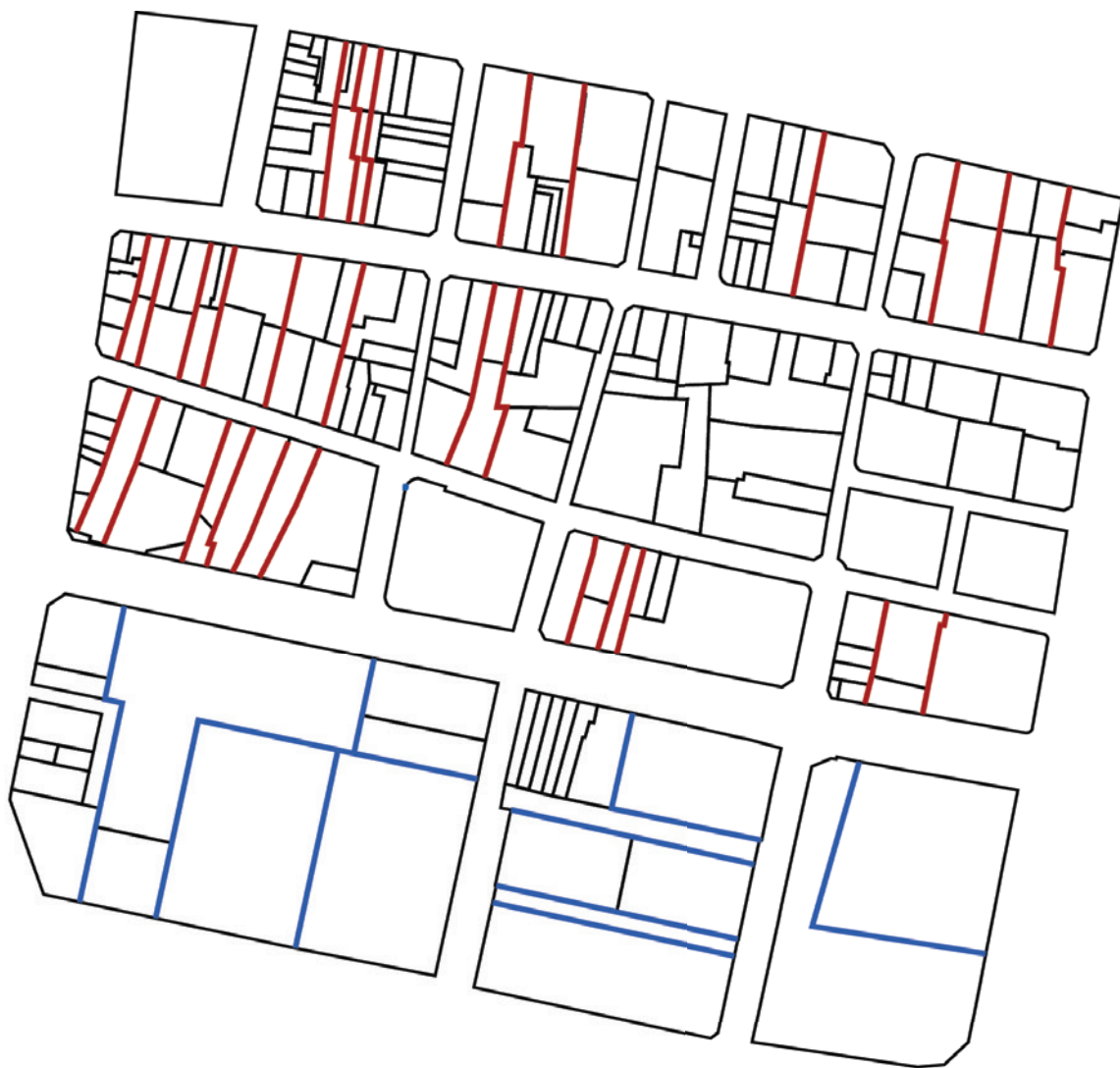


Fig. 29. Fragmento parcelación ciudad fundacional. Elaboración propia.



Vista aérea a primer franja con Colonia Independencia al fondo.. Fuente: TIF Digital.

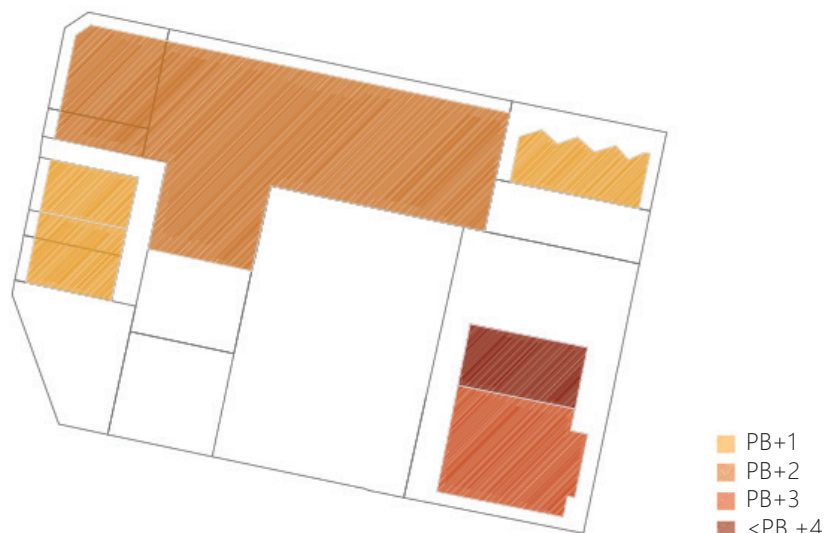


Pabellon M desde Avenida Morones Prieto. Fuente: Floornature.

La primera sucede en la primera hilera de manzanas paralela al Río Santa Catarina, la hilera sur de la ciudad fundacional. Esta transformación ocurre en torno a la avenida principal Constitución, la cual llega a tener 9 carriles de circulación en cierto punto y 45 metros de sección. La avenida Constitución es parte del par vial a lo largo del Río Santa Catarina, paralelo al cuerpo de agua por su lado norte, mientras al sur del río se encuentra la avenida Morones Prieto. Los edificios que están en las áreas que bordean el río han sido reemplazados por edificios modernos y de gran altura, variando en altura de las edificaciones debido a que las nuevas construcciones suelen ser más altas. Las edificaciones se distribuyen de manera irregular en la correspondiente parcela y se orientan siguiendo la alineación vial. La ocupación de la manzana es relativamente equitativa con un promedio del 59% ocupada.

En proximidad al río, se tiende a construcciones de más de 5 niveles, alcanzando hasta 50 plantas. En estas manzanas, promovida por empresas privadas, principalmente inmobiliarias, sucede una densificación y verticalización, sutilmente en manera de competencia contra los costosos edificios que continúan brotando en San Pedro Garza García. Claro ejemplo de esto, es el Pabellón M el cual cuenta con una altura de 214 metros con un programa de usos mixtos conformado de oficinas, centro de convenciones, centro comercial, auditorio, hotel, restaurantes y cine.

Edificaciones en manzana en primer franja de manzanas paralela al Río Santa Catarina. Elaboración propia.



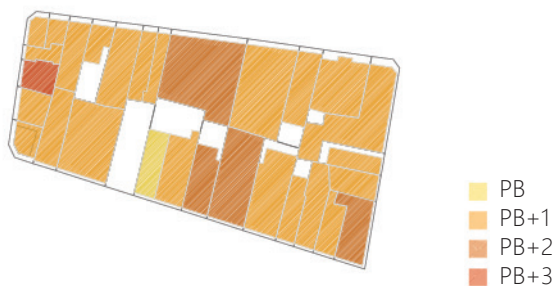
En esta franja se llega a presentar hasta una distancia de 152 metros entre líneas de edificación y calles de 10 a 16 metros de ancho, pero sin dejar una porción importante para el desarrollo de amplias y arboladas aceras. (Fig. 28) La amplia distancia entre líneas de edificación y el espacio no edificado en las manzanas paralelas al río se debe al abrir paso para las grandes planchas de hormigón para uso de estacionamiento. Estas áreas utilizadas como estacionamiento a su vez crean una barrera hacia el resto de la ciudad. Las manzanas carecen de permeabilidad con sus bardas perimetrales. (Fig. 29)



Fig. 29. Fuente: Elaboración propia

La segunda tipología se identifica de la franja antes detallada, hacia el norte hasta donde se concluye la ciudad fundacional. Ésta es una zona de edificación en manzana cerrada, con un promedio de 84% construida del área, tendiendo a variar entre el 73% y 94%. La trama es densa y se conservan calles estrechas que responden a las pautas antiguas de construcción, siendo pocos los viarios de sección más ancha. (Fig. 30) La parcelación se presenta con irregularidades y quiebres, sin medias dimensionales de referencia, por lo que una proporción similar de parcelas es nula. Las dimensiones de los solares tienden a ser de aproximadamente treinta metros cuadrados. Dentro de la diversidad de parcelas y división heterogénea, se identifica la constante de dividir las parcelas, aunado a los quiebres, en una orientación norte-sur en las manzanas.

Las edificaciones se disponen en toda el área de la parcela. Con el desarrollo comercial en la zona se abrió paso a la construcción de tiendas de varios niveles y algunas con sus niveles de estacionamiento, generando una zona comercial que tiene variaciones de niveles desde PB+1 hasta PB+3. En la cercanía a la Macroplaza se llega a detonar <PB+4 por la construcción de edificios de oficinas y hoteles. El centro ha tendido a transformarse en un espacio de comercio y paseo, desplazando la vivienda de esta zona hacia el norte y poniente. Toda la calle Juárez funciona como un corredor comercial desde la calle peatonal Morelos, hacia el norte hasta la avenida Colón. Morelos continúa su eje peatonal hasta el poniente hasta Pino Suárez, y hacia el oriente hasta Zaragoza. Las zonas de paseo y esparcimiento se identifican al poniente por la Plaza Alameda, el oriente por el Paseo Santa Lucía, Fundidora y la Macroplaza con sus museos.



Edificaciones en manzana en segunda franja de manzanas paralela al Río Santa Catarina, extendiéndose hacia el norte de la ciudad fundacional. Elaboración propia.

Fig. 28. Calle Melchor Ocampo, de sección vial de 5 carriles. Ocasionalmente los carriles laterales son utilizados como estacionamiento sobre cordón dejando libres los tres carriles centrales para tránsito motorizado. Aceras de 4 a 5 metros con arbolado.



Fig. 28.

Fig. 30. Calle Miguel Hidalgo, de sección vial reducida únicamente con dos carriles, de los cuales uno es utilizado para estacionamiento sobre cordón y el último para circulación vehicular. Aceras de 1.80 a 2.5 metros, sin arbolado.



Fig. 30.

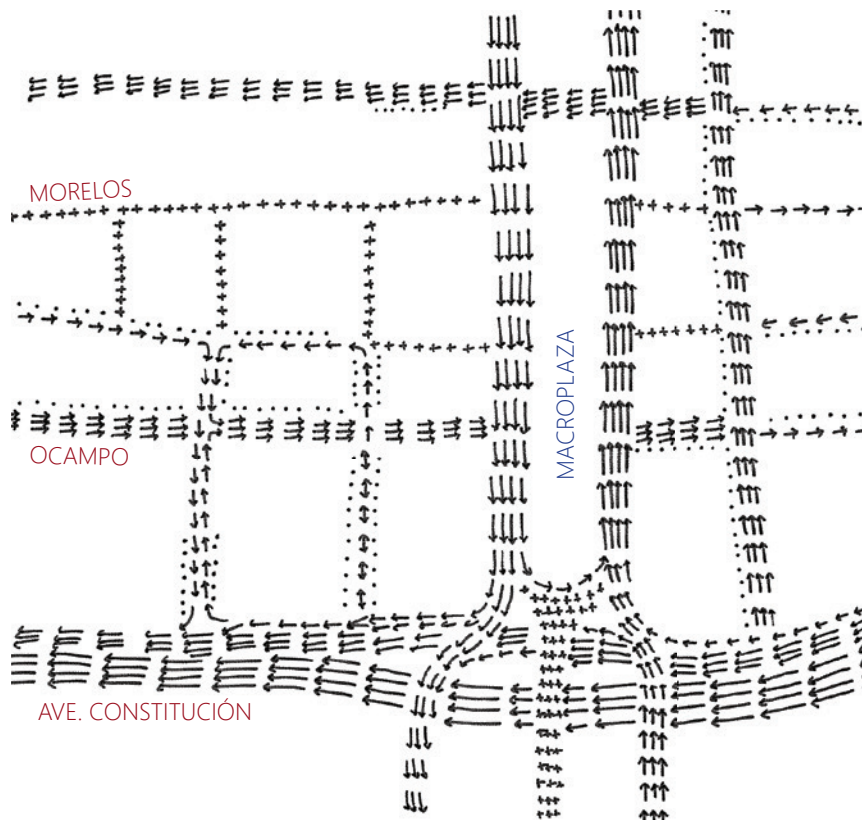
Fotografías de elaboración propia.

Vista hacia la calle peatonal Morelos, en orientación oriente-poniente. Vialidad plenamente comercial en los primeros niveles, con comercio informal al centro de la calzada. Fotografía de elaboración propia.



Foto panorámica tomada desde la Macroplaza hacia la entrada a la calle peatonal Morelos. A la derecha se visualiza el Banco Mercantil, cuya construcción es de 1901 y restaurada en 1941. A la derecha, el Hotel Macroplaza Monterrey con altura de 9 niveles, construido en 1930. Fotografía de elaboración propia.





Mobilidad en ciudad fundacional.
Fuente: Elaboración propia.



Fuente: Google Earth.

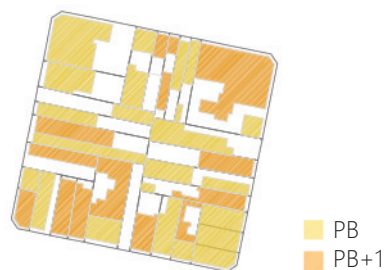
3.2. Ámbito Reticular

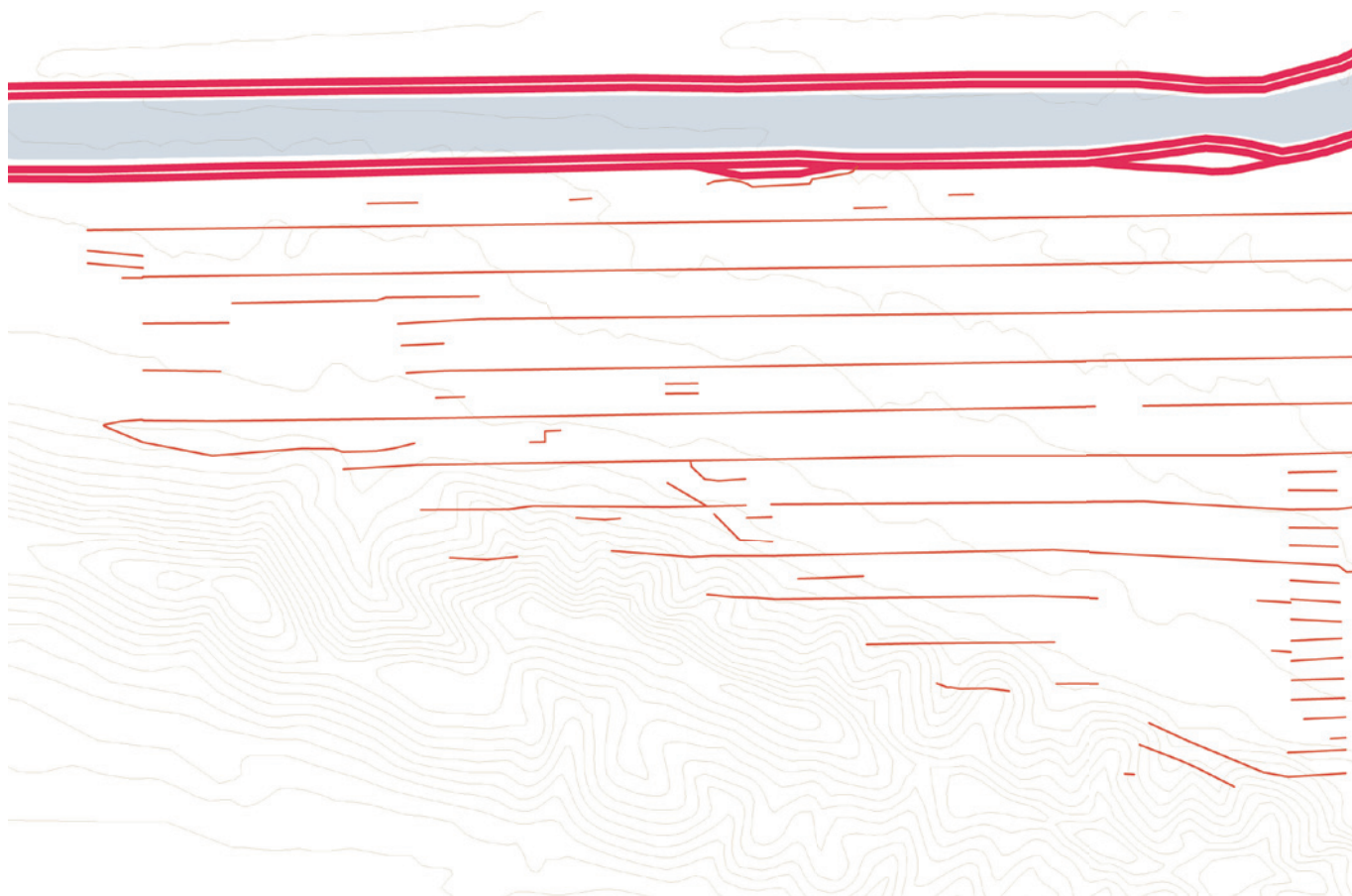
La relación entre la malla y el soporte físico es apropiada en el sentido de permitir la continuidad de todos los trazados, manteniendo pendientes entre medias y bajas hasta llegar a la cota de 590 msnm en donde se presencia un cambio importante de inflexión topográfica.

La trama urbana en retícula se constituye como el instrumento estructurador en la ciudad y está implícita la propuesta de una ciudad nueva, aplicándose en el territorio sin considerar tanto los elementos preexistentes como la topografía en donde se emplaza. En el tejido en esta zona de la ciudad, se extiende una trama homogénea desde la ladera sur del Río Santa Catarina hasta las cotas de 590 y 600 metros. Se presenta un trazado continuo que se extiende en su sección más larga hasta un kilómetro, y 700 metros en su sección más corta, en orientación norte-sur. Son manzanas homogéneas morfológicamente, pero con diversidad funcional, que alternan vivienda unifamiliar con comercio local, pequeñas industrias, talleres, oficios y depósitos. El carácter popular de la zona condicionó la formación de una manzana con la riqueza de sus diversos usos mixtos, distintiva del tejido urbano. Son pocas las excepciones en la estricta ortogonalidad de la trama.

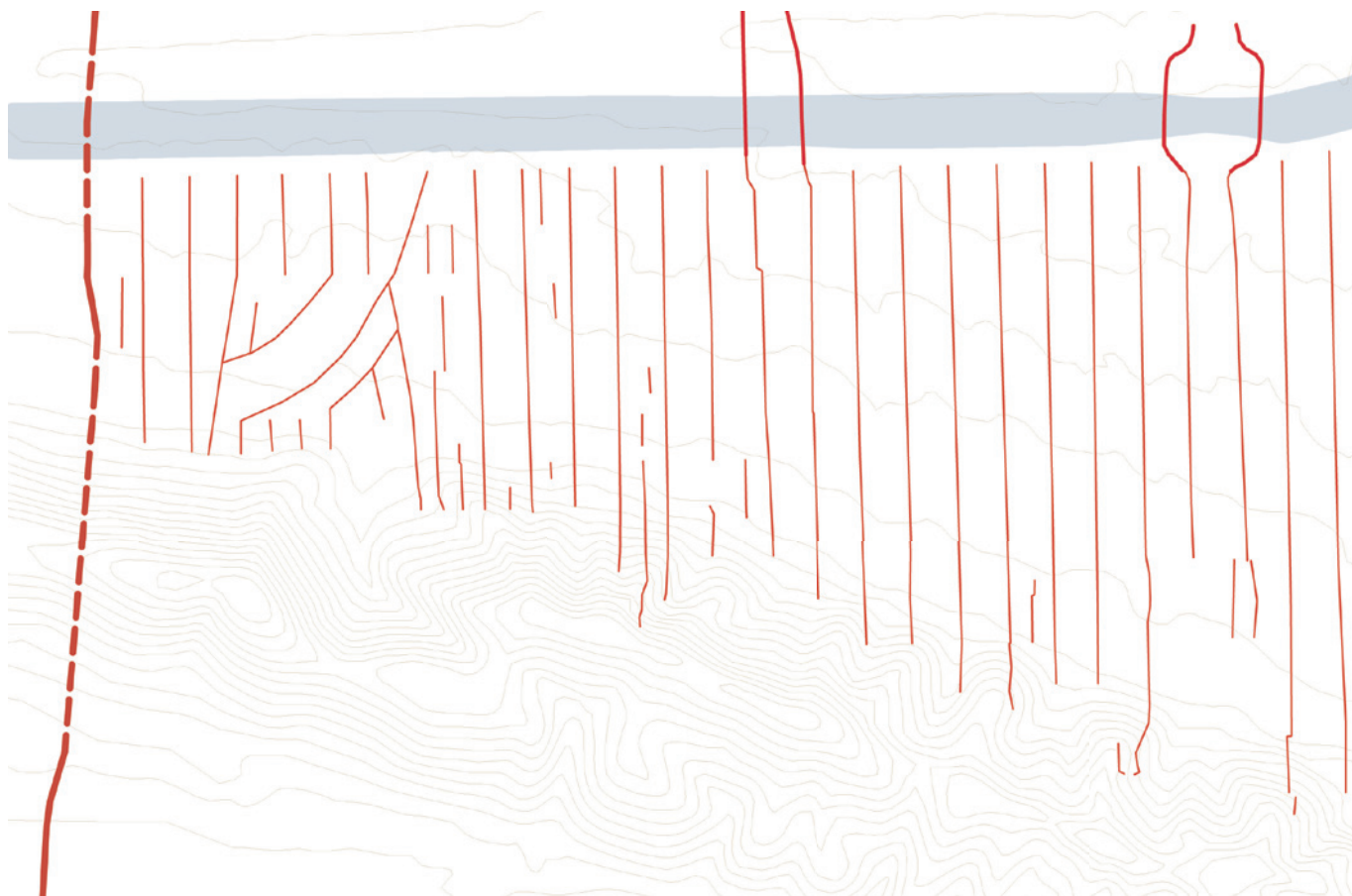
La Colonia Independencia está conformada por una malla de manzanas de 84 metros por 84 metros con esquinas ochavadas de aproximadamente 4 metros de largo. Las edificaciones tienen una altura media de una o dos plantas (PB+1). Muy atípicamente se encuentran edificios de más de 4 plantas, y en estas ocasiones se encuentran ubicados en la parte norte, en proximidad al río, en donde en las últimas décadas por la cercanía a la ciudad fundacional, los usos de suelo y densidades cambiaron para abrir camino a la construcción de edificios de oficinas, bodegas y talleres. En las áreas cercanas al río Santa Catarina, se distingue que el uso habitacional tiende a desaparecer, dejando abandonados los inmuebles, deteriorando la imagen urbana.

A diferencia del ensanche de Barcelona, con una malla similar en proporción de 113 metros por 113 metros y esquinas ochavadas, Monterrey presenta un tejido edificatorio más diverso. El tamaño y la distribución interna de las edificaciones dependen del tipo de usuario. Las viviendas son unifamiliares y generalmente autoconstruidas.





Vías en orientación este-oeste en ámbito reticular. Fuente: Elaboración propia



Vías en orientación norte-sur en ámbito reticular. Fuente: Elaboración propia

La trama vial tiene un ancho de diez metros, el cual resulta suficiente para el tránsito vehicular de la zona. Conforme se va circulando de norte a sur sobre las calles, es evidente que el flujo vial se reduce significativamente y se vuelve local, por ende, reduciendo la necesidad de viarios de diez metros de ancho. Al presenciarse el bajo flujo vehicular conforme el acercamiento a la cresta de la loma larga, entre los niveles de 590 y 600 msnm, el viario sólo recibe el tránsito de aquellas viviendas a las que dan acceso, pero esto sin resultar en una reducción de la sección, y los carriles comienzan a ser utilizados como espacio público, ya sea para comercio informal, o como un lugar de estar y convivencia vecinal. La movilidad en el viario reticular tiende a ser en un único sentido, en alternancia.



Sección de calle en ámbito reticular, en transformación de uso en relación al río y Loma Larga. Fuente: Elaboración propia.

Los viarios alternan sentidos, tanto en orientación norte-sur como en oriente-poniente. Conforme el acercamiento a las últimas manzanas reticulares, la vialidad se torna en doble sentido, reflejo del local y reducido tráfico motorizado. El aparcamiento en cordón, reflejado con puntos en el tejido urbano, surge en inmediaciones de la Ave. Morones Prieto hasta el inicio de la transformación del tejido reticular, al tejido informal. Las calles San Luis Potosí y Nuevo León, son la excepción a esta constante. Al tener conexión directa mediante puentes hacia la ciudad fundacional, en San Luis Potosí la primera manzana en proximidad al río se utilizan los 3 carriles para flujo vehicular. En la segunda manzana, son utilizados dos carriles y uno para aparcamiento en cordón. Sobre Nuevo León, en las primeras dos manzanas se utilizan los tres carriles para flujo vehicular. Ambas calles a partir del inicio de la tercera manzana se alinean en la constante que se detecta en el resto del tejido: únicamente el carril central para flujo vehicular en alternancia de sentidos, con los dos carriles laterales para aparcamiento en cordón. Sobre la calle Jalisco, en circulación sur-norte a un lado de la Basílica de Guadalupe, su utiliza excepcionalmente los tres carriles para flujo vehicular, en relación al uso, valor y tránsito que genera este hito.

En las primeras tres calles en circulación horizontal, dos carriles son utilizados para flujo vehicular y únicamente uno como aparcamiento en cordón. Esto en proximidad del río, sucede en relación a la densidad de tráfico que generan las pequeñas industrias, talleres automotrices, madererías o tiendas de materiales de construcción, por mencionar algunos ejemplos.

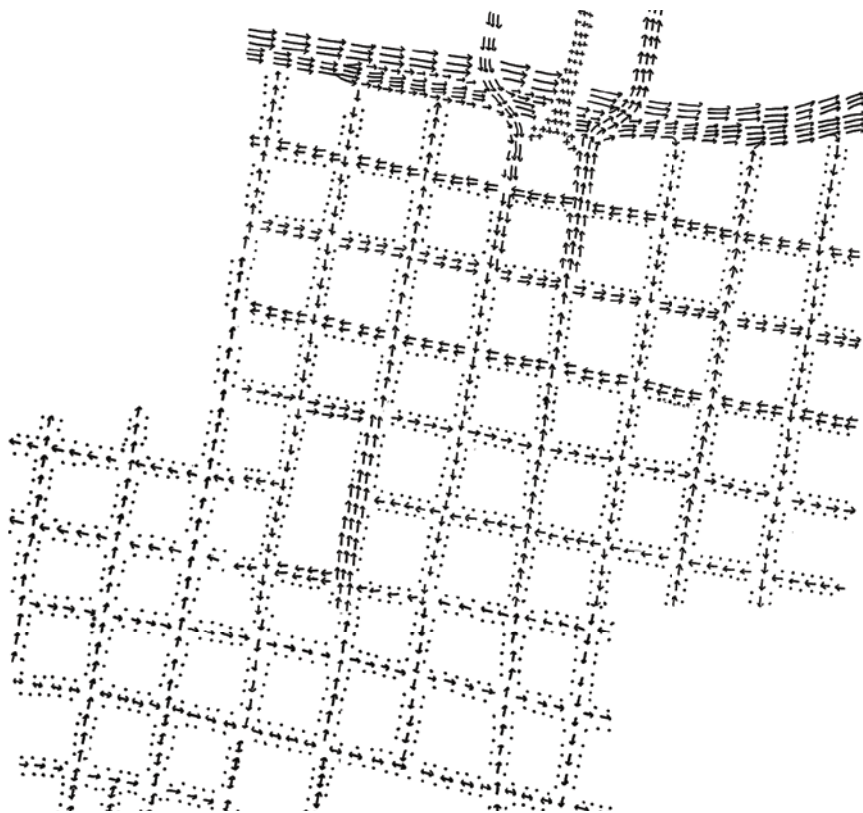


Diagrama de movilidad en ámbito reticular.
Fuente: Elaboración propia.



Vista aérea en ámbito reticular.
Fuente: Google Earth

Las calles están acompañadas de aceras de aproximadamente un metro de ancho las cuales absorben el flujo peatonal de la zona. Las aceras son constantemente interrumpidas y obstaculizadas ya sea por árboles, escalones de acceso a las edificaciones, o rampas autoconstruidas. Se presenta un deterioro general en las aceras de la colonia, reflejo del reducido interés de la municipalidad en invertir en el peatón. (Fig. 31)

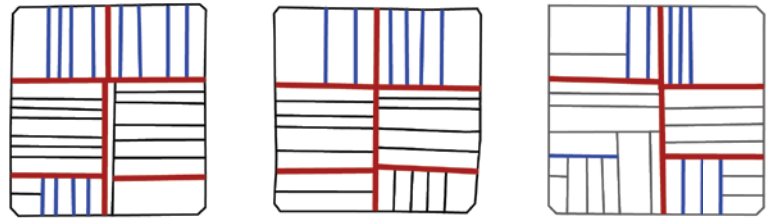


Perspectiva ámbito reticular.
Fuente: Elaboración propia.



Fig. 31. Aceras obstaculizadas y deterioridad.
Fotografías de elaboración propia.

A pesar de la gran diversidad de parcelas que muestra el catastro, se muestran unas constantes en el análisis que caracterizan la forma de división del suelo, determinando la imagen urbana del tejido. Cada uno de los costados es parcelado con un ritmo singular. Cabe destacar las parcelas centrales de los límites oriente y poniente de las manzanas, al ser más alargadas y extenderse a mediación de la manzana, con una profundidad cerca de 40 metros. Las parcelas esquineras tienden a cuadradas. En los límites sur se tiende a las parcelas más reducidas en tamaño con profundidad promedio de 18 metros. Generalmente en cualquiera de los límites de la manzana el frente de parcela en los tramos centrales oscila entre los 7 y 10 metros de ancho. Las edificaciones se yerguen sin espacio de separación respecto a los límites parcelarios. Muy ocasionalmente se pueden encontrar solares no ocupados. Se distingue en el tejido una relativa repetición en la accesibilidad a las viviendas y negocios de comercio local, como las tiendas de abarrotes. El tejido mantiene una relativa repetición o ritmo en función del ancho de la fachada y las posibilidades del solar.



Parcelación de manzanas en ámbito reticular.
Fuente: Elaboración propia.

Una primera intuición en relación a los usos señalaba a que habría una diferencia en relación a como se utilizarían las parcelas con diferentes usos en relación a dos tipologías de calles: las calles con conexión viaria (Colima, Tlaxcala, San Luis Potosí, y Nuevo León) a la ciudad fundacional en dirección norte-sur, y las calles sin conexión viaria al centro de la ciudad (Occidente, Morelia, Yucatán, y Querétaro.) Se intuía que habría una predominancia comercial en los ejes viarios con conexión y que continuaría hacia la Loma Larga, aunque con una disminución en intensidad. Al realizar en análisis de usos en estas calles, en relación a las calles Occidente, Morelia, Yucatán, y Querétaro sin conexión viaria a la ciudad fundacional, se detectó que contrario a que los usos correspondieran a los ejes norte-sur con conexión al centro, los usos en las ocho calles analizadas responden a la Avenida Morones Prieto, de alto flujo e intensidad paralela al río. Se distingue una intensa presencia comercial y pequeña industrial en proximidad al río, independientemente de su continuidad al norte del río. Los equipamientos no hacen distinción en su ubicación en relación al territorio al haber equitativamente tanto cerca como lejos del río. Conforme la proximidad a la cresta de la loma se intensifica el uso de vivienda, mientras en proximidad al río se reduce. A su vez en proximidad a la cresta se incrementa viviendas con uso mixto de comercio local en la planta baja, y la presencia de oficios y talleres de carácter local. (Fig. 32)

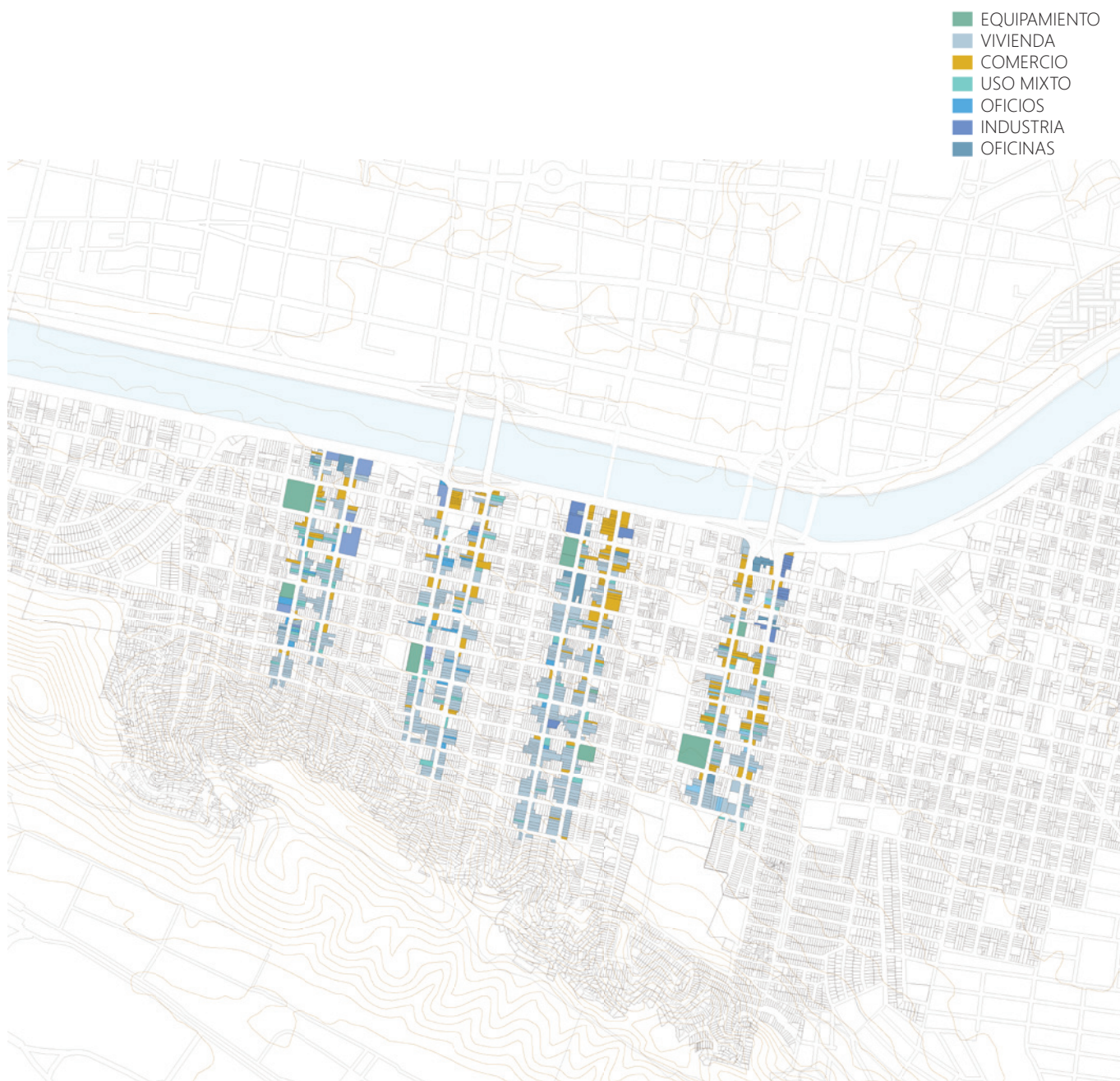


Fig. 32. Actividades en los ejes. Fuente: Elaboración propia.

La accesibilidad se presenta en el límite frontal de la parcela, en donde la edificación abarca por completo este límite y se extiende hacia los límites laterales. Esto asegura una continuidad en las fachadas, formando un rasgo característico en la lectura urbana desde la calle. En las escasas ocasiones en las que se rompe este patrón, es cuando se presenta una parcela con uso de oficios vigorosos que requieren espacio de maniobra, como sucede por ejemplo en el caso de talleres mecánicos o carpinterías.

Los accesos a las edificaciones no tienden a ser a nivel de acera, si no que mediante escalones se accede superando el nivel desde cincuenta centímetros hasta la altura de 1.30 metros en otros casos. Esto sucede por dos distintas razones. Sucede primeramente en edificaciones en proximidad al río como precaución a futuras inundaciones, ya que como se ha demostrado a lo largo de la historia de la ciudad, en diversas ocasiones el río se ha desbordado y perjudicado a las manzanas cercanas al río. El elevado acceso a las edificaciones también sucede en las restantes manzanas reticulares de la colonia como solución a la pendiente territorial. Conforme más se incrementa la pendiente, la cantidad de peldaños aumenta o en algunos casos la misma altura del peldaño es la que aumenta, aunque no se cumpla con la medida ideal de peralte. (Fig. 33)



Detalle cruce de calles y accesibilidad a las edificaciones. Fuente: Elaboración propia



Fig. 33. Accesos a edificaciones.
Fotografías de elaboración propia.

Desde el inicio de la malla, en el límite de la Avenida Morones Prieto, se puede palpar el sentido de comunidad en este tejido. A pesar de ser un tejido con geometría rígida y ordenada, se mantienen vivas y vigentes las costumbres, sabores, y oficios tradicionales. Entre los distintos oficios que aún se mantienen vivos en este tejido se encuentran: los zapateros, carpinteros, escultores, dulceros, sonideros³, peluqueros, fabricantes artesanales de veladores, talabarteros, confeccionadores de trajes de matachín, entre otros. Las maneras de interactuar y habitar el tejido son sumamente ricas. Habitualmente tienen mercados ambulantes y tienden a moverse en bicicleta o peatonalmente.



Mercado informal y ambulante en las calles de la Colonia Independencia.
Fotografía de elaboración propia.

³ Término utilizado en México, Colombia y Venezuela para designar al animador con su propio equipo de audio, quien es contratado para amenizar eventos bailables. Su principal escenario es la calle y las cumbias son la base musical.

3.3. Asentamiento Informal



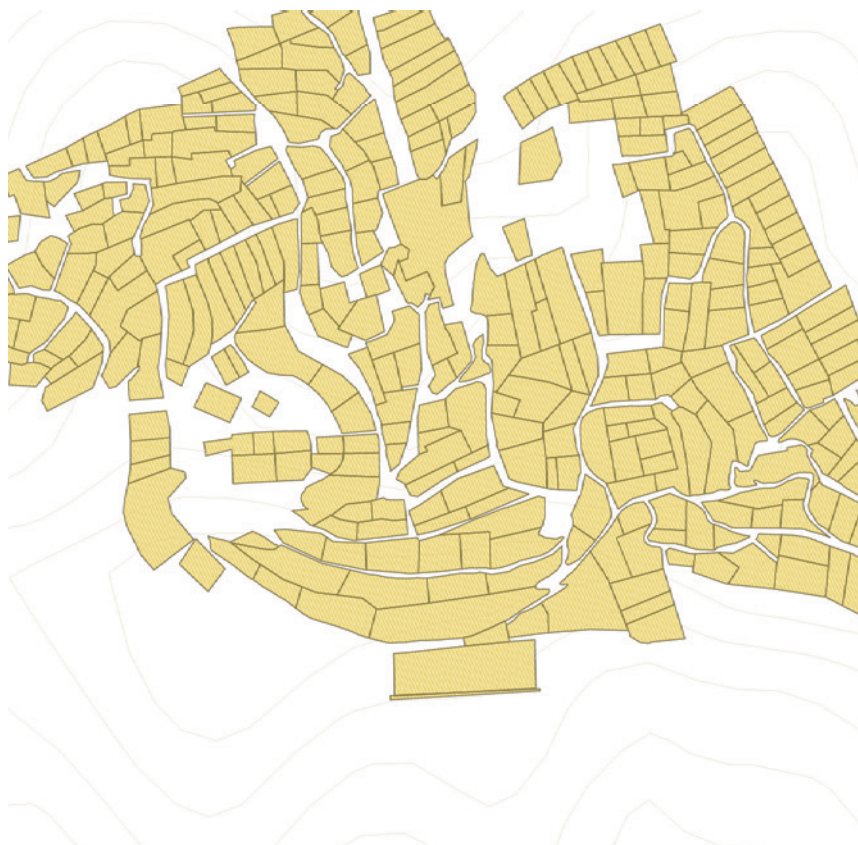
Con variaciones entre los 590 y 620 m.s.n.m, inicia el tejido informal de la Colonia Independencia extendiéndose hasta la cima de la loma a una altura de 760 msnm en su punto más alto. No goza de calles pavimentadas, ni de servicios de transporte, salud o seguridad, como es común de barrios de esta índole. De lo que servicios que sí goza, aunque no en su totalidad, pero sí en una gran proporción, es de drenaje y alumbrado. Quienes habitan ahí carecen de transporte motorizado, por lo que para movilizarse a los polos de la ciudad requieren hacer traslados de 2 a 3 hora en autobús.

Esta zona de la ciudad es la que más fue golpeada en la fuerte crisis de inseguridad por el narcotráfico en Monterrey, en donde precisamente por sus limitantes de tránsito se volvió tierra de nadie, sin manera de que las autoridades se adentraran, y en la ocasión de que lo intentaran era con resultados no favorables. Precisamente por esto, el análisis y fotografías específicas de la zona no se pudieron realizar personalmente, sino a través de memorias, entrevistas a locales y artículos. La crisis de seguridad que se vivió en esta zona y la descomposición del tejido social construido sobre la confianza vecinal, es a la vez un factor de inmovilización hacia el exterior y de fragmentación tanto interna como externa. A pesar de haber superado esta situación desfavorable, se dificulta su inserción como ciudadanos participantes en la vida de la urbe, en donde se disminuyen sus posibilidades reales para insertarse como ciudadanos y gozar de los beneficios que ofrece vivir en la ciudad.



La vivienda, en su reducida escala, se adapta a la pronunciada topografía verticalmente, y a las curvas de nivel en su irregularidad montañosa, produciendo un tejido orgánico conforme al territorio. Se genera un tejido urbano flexible, en donde la vivienda está en una constante transformación de acuerdo a las necesidades de sus habitantes, densificándose dentro de su parcela. Las viviendas se tienden a transformar de unifamiliar a colectiva a través de la auto-construcción, así como en carácter, en donde a lo largo de las últimas décadas, siendo inicialmente de carácter rural con técnicas y materiales precarios, se han transformado a un carácter urbano con materiales duraderos y servicios básicos, aunque de igual manera autoconstruidos.

Es una zona de crecimiento marginal con un sistema de parcelación de acceso mínimo y de alta densidad, con escasa integración a la trama urbana. Las parcelas son de bordes discontinuos y de utilización compacta. La edificación es autoconstruida y aisladas con un acceso restringido a la red vial. Las viviendas son actuaciones unitarias que se han ido yuxtaponiendo hasta formar su barrio con su dinámica propia. Son de baja altura, normalmente de PB y PB+1. Ocasionalmente se distinguen viviendas de tres niveles. Las viviendas en este tejido se construyen ocasionalmente de madera y adobe, pero principalmente de block de concreto con techos de lámina u hormigón.



Parcelación en asentamiento informal. Elaboración propia.



Fuente: Plan Maestro Comunitario de Prevención al Delito y a la Violencia. Programa para la Convivencia Ciudadana, 2012.



Fotografías por Erika Charles, residente de la Colonia Independencia.

Los vehículos motorizados llegan hasta que desaparece el asfalto, siento corto el tramo, una vez que se termina el tejido en retícula descrito anteriormente. La manera de acceder a las edificaciones del barrio informal es peatonalmente. Para trasladar cualquier material pesado, se hace a través de los burreros. Burrero se refiere a la dupla hombre-animal, considerado un oficio en la Colonia Independencia y el cual ha ayudado a poblar la parte más alta de la Loma Larga. Se encargan de subir material de construcción, mobiliario y víveres. Esto se viene haciendo históricamente desde que era el antiguo Barrio San Luisito. En la actualidad habitan la colonia cerca de 40 burros.

Fotografías por: Victor Hugo Valdivia. Fuentes: <http://www.lagarto.mx/soc/los-burreros-sobrevivientes-del-crimen-la-indepe-monterrey/> y <http://www.elbarrioantiguo.com/los-civilizados-burros-de-la-colonia-independencia/>.

Se forma una especie de cañón entre las viviendas de barrancos, simulando a las favelas de Brasil de laberintos sin fin. Las viviendas están protegidas por los inaccesibles, estrechos y empinados senderos y callejones. Conforme se adentra en el barrio, los andenes empinados tienen apenas metro y medio de terracería o escaleras autoconstruidas de paso entre casas. En ocasiones es un esbelto sendero que se abre paso entre la vegetación y lo construido. (Fig. D) Contrario al riesgo que sucede al norte de la Indepe respecto a las posibles inundaciones, en este tejido las cañadas principales se convierten en torrentes que dificultan o impiden la movilidad en sus cruces con las vialidades, creando numerosos puntos de conflicto y posibles deslaves de las viviendas.



Flujos en asentamiento informal de manera ascendente en la Loma Larga. Fuente: Elaboración propia

Las vías provenientes del ámbito reticular pierden su rectitud y uniformidad de sección al llegar a la pendiente pronunciada, obedeciendo al orden topográfico. Las vías entre las edificaciones de la trama informal tienen una continuidad de patrón en horizontal y en vertical, en donde se observa una conectividad entre ellas. Se desarrollan como sencillos accesos a las parcelas. Al ascender mediante distintos puntos a lo largo de la Loma Larga, se unifican los senderos en un continuo camino en el parteaguas del cuerpo montañoso.



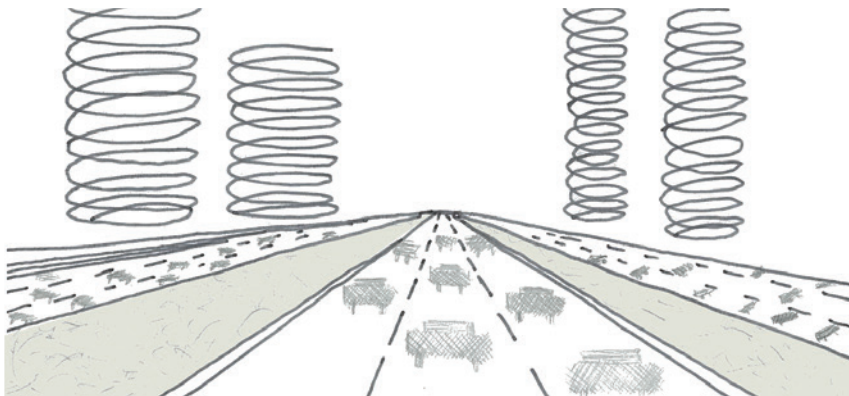
Senderos entre edificaciones de asentamiento informal unificados en carena de Loma Larga. Fuente: Elaboración propia

3.4. Ciudad Lineal

San Pedro Garza García es un municipio con la impresión de estar destinado a satisfacer al automovilista e inspirada en los vehículos motorizados para su planeación urbana. En las últimas décadas la obra pública realizada demuestra esto, siendo una representación más de la segregación que se vive en la ciudad ya que únicamente el XX% de la población es poseedora de un automóvil, siendo un gasto municipal para obra costosa y excluyente.

El culto al automóvil es el ideal que se persigue y no se está dispuesto a ceder. Forzosamente se requiere de transporte motorizado para recorrer San Pedro Garza García y así es como lugares de la ciudad se vuelven invisibles a los habitantes transportados y la convivencia en las calles es nula. El movimiento de los habitantes no privilegia el modo peatonal y contar con ciclistas es una alucinación. Con la intensa presencia del automóvil se ha alcanzado una gran pérdida y ausencia de espacios públicos como parques, áreas verdes, plazas y lugares como banquetas dignas para desplegar al peatón y recorrer la ciudad. Avenida Lázaro Cárdenas

Esta avenida es el eje vertebral de la ciudad lineal de San Pedro Garza García. Utiliza pasos elevados, sin elementos de protección que separan los carriles. Es un gran canal de tránsito con 6 carriles centrales de muy alta velocidad: 3 en sentido oriente-poniente, y los otros tres en sentido poniente-oriente, en donde los automóviles regularmente llegan a circular cerca de los 100 km/hr, a excepción de las horas pico de entradas y salidas laborales. Cada una de estas directrices vehiculares está flanqueada por otros 3 carriles los cuales permiten desembocar el flujo vehicular a las manzanas de forma irregular y gran formato. (Fig. 34) Las fuertes directrices de flujo oriente-poniente están divididas por un amplio camellón arbolado en un intento de suavizar la imagen urbana, la cual lamentablemente se ve truncada al contar en este mismo camellón con una línea de alta tensión y en secciones con una reja dividiendo el camellón por la mitad.



Perspectiva Ciudad Lineal. Fuente: Elaboración propia.

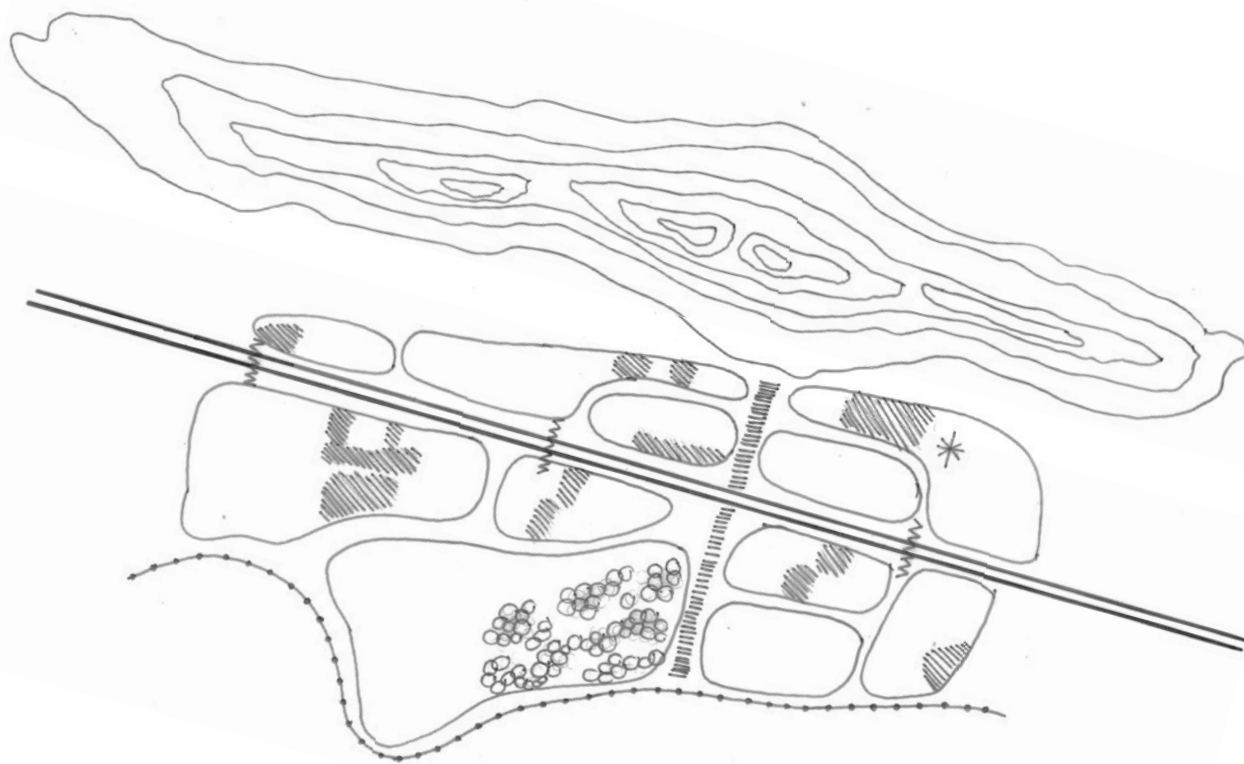


Diagrama de la ocupación lineal del valle de San Pedro Garza García.
Fuente: Elaboración propia.

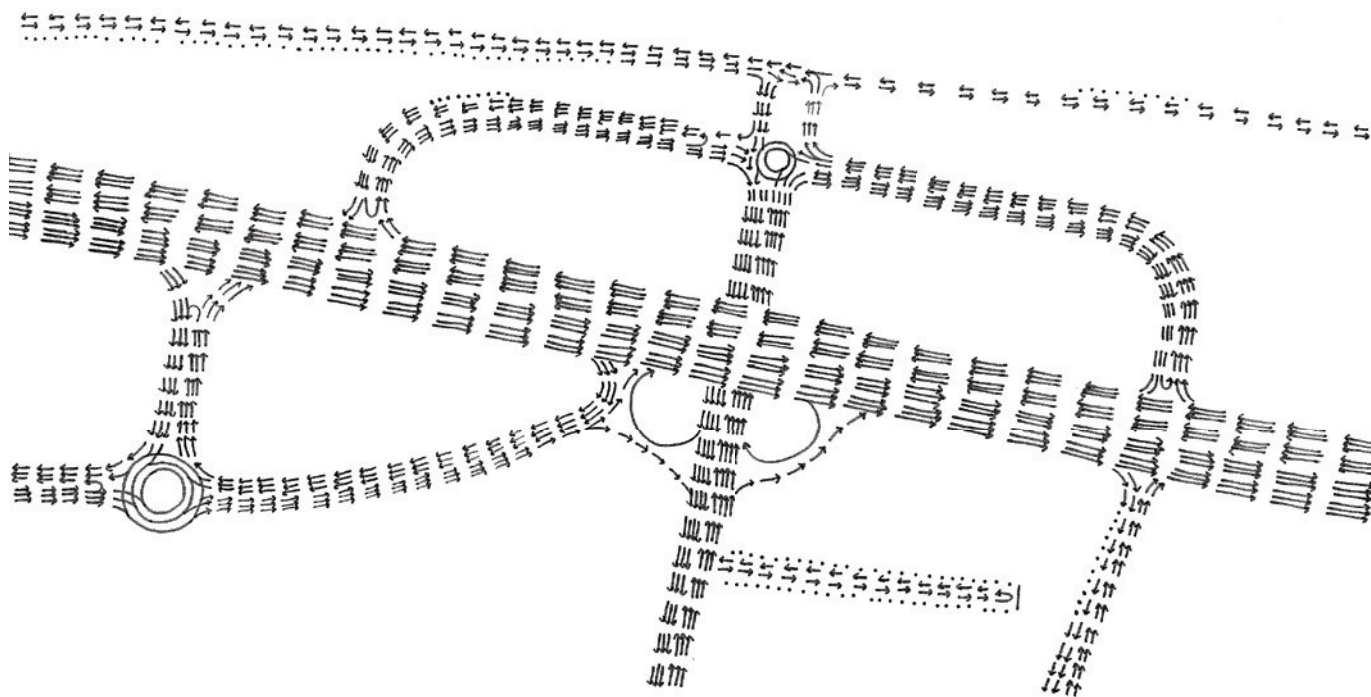


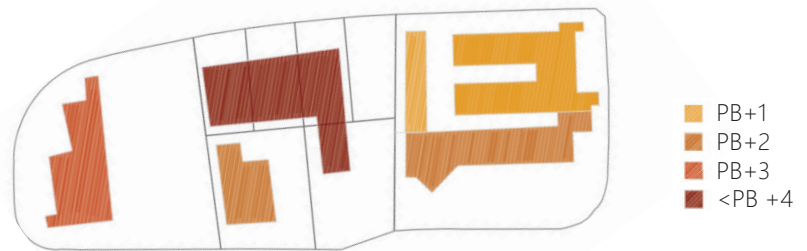
Fig. 34. Diagrama de movilidad en relación a la Avenida Lázaro Cárdenas.
Fuente: Elaboración propia.



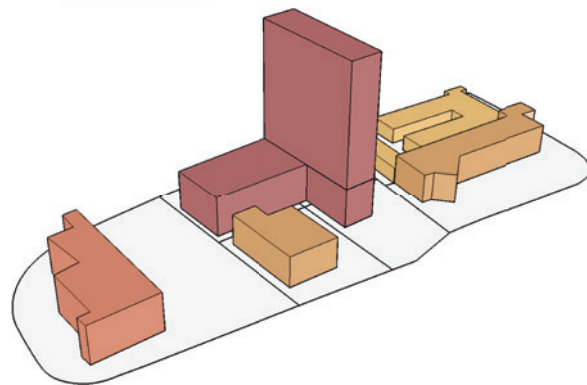
Vista aérea sobre Lázaro Cárdenas. Fuente: Google Earth

La edificación en las parcelas es aislada y de formas, alturas y dimensiones diferentes. Cada una de las manzanas viene a ser la combinatoria de un número variable de volúmenes, de características diversas. La distancia de separación de las edificaciones respecto a los límites de las parcelas asegura una discontinuidad de fachada. Las parcelas varían en dimensiones desde los 22,000 m² hasta los 60,000 m² en ocasiones. Las manzanas tienen un promedio del 82% no construida.

Se componen manzanas no compactas, generando intersticios entre los volúmenes. Los edificios tienden a estar rodeados de espacios desocupados o estacionamientos, en donde el espacio público se reduce a las vías, volviéndose la forma de ocupación urbana más promovida por el sector privado. Las manzanas sobre este eje vertebral, tiene un promedio de la superficie construida del 25%. Es posible lograr una transformación de esta vía para lograr una amabilidad con el peatón, sin necesidad de aplicar grandes recursos y actuaciones.



Parcelación con edificaciones en manzana de ciudad lineal.
Elaboración propia



Volumetría esquemática de edificaciones en ciudad lineal.
Elaboración propia.

Siendo una zona con una multiplicidad de usos, el eje tiene diferentes niveles de relación. El sector se utiliza como zona de población flotante. Con una ausencia de equipamientos, se tiene como única área verde pública el Parque Rufino Tamayo el cual no logra generar relaciones con el entorno al estar bardeado en dos de sus lados y con accesibilidad limitada para los peatones. Por su perímetro norte tiene como barrera la Avenida Lázaro Cárdenas y al sur la Avenida Fundadores, una vía secundaria de alta velocidad.

No hay un carril asignado para transporte público. En las reducidas ocasiones en el día en el que circulan autobuses, lo hacen por los carriles exteriores y deteniéndose en paradas de autobuses tanto formales como informales, aleatoriamente según solicitado por los pasajeros, a pesar de que sí se cuenta con paradas de autobús a lo largo del eje. Con una ausencia de pasos peatonales a nivel, en dirección norte-sur, los únicos enlaces en este sentido son puentes peatonales con una distancia media de 700 metros entre cada uno los cuales a su vez carecen de planeación y diseño al estar obstaculizados en puntos de salida. Esto se hace evidente en los remates de los puentes en donde se asciende y desciende del puente. En estos puntos, aunque la cercanía de paradas de autobuses es ideal, su implantación no es la adecuada al obstaculizar el ascenso y descenso de las escaleras. De igual manera se obstaculiza la movilidad peatonal por postes de luz mal ubicados y que reducen la sección de las aceras, así como la falta de mantenimiento de las mismas. (Fig. 35)

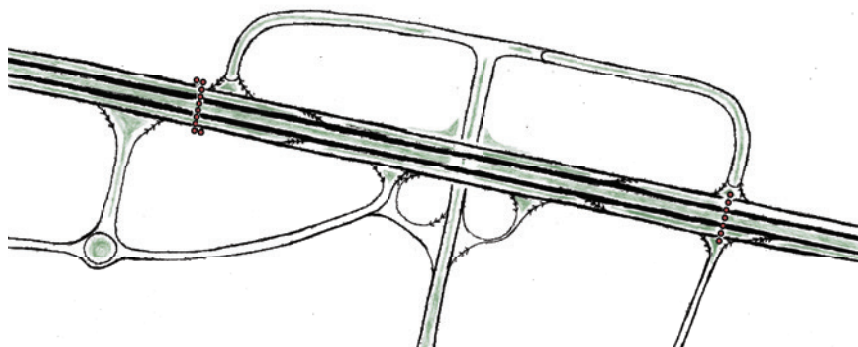


Fig. 35. Ascenso/Descenso en puentes peatonales obstaculizados. Fotografías de elaboración propia.

Bibliografía

Acosta, D. (2015). Asentamientos Informales, caso de estudio infravivienda en Invasión Polígono 4 en marzo en Hermosillo, Sonora, México, 69.

Appleyard Donald; Lynch Kevin, Myer John R. (1964) The view from the road, The MIT Press, cop. Cambridge, [MA].

Aceves, J., & Torre, R., & Safa, P. (2004). Fragmentos urbanos de una misma ciudad: Guadalajara. Espiral, XI (31), 277-320.

Capel, Horacio. (2002) La morfología de las ciudades, Ediciones de la Serbal, Barcelona.

Colomer Alcacer, J. (2015). Tejidos Urbanos de Morfología Densa y Compacta. UPV, Escuela Técnica Superior de Arquitectura.

Contreras, Camilo. (2010) Ecos y colores de la Colonia Independencia. Monterrey: De la Frontera. Pág. 19-20.

Crosas, C. (2009). Variaciones sobre la regularidad: el proyecto de el Vedado en la formación de la Habana metropolitana. Barcelona: Universitat Politècnica de Catalunya.

Crosas, Carles. (2013) The view from the sidewalk.

Espino Méndez, N. (2008). La segregación urbana: Una breve revisión teórica para urbanistas. Revista de Arquitectura, 10.

García Ortega, R. (2001). Asentamientos irregulares en Monterrey, 1970-2000. Divorcio entre planeación y gestión urbana. Frontera Norte, 13 (Esp)

Jurado, M.A. Moreno, R. (2018) La gentrificación inmobiliaria en el centro de Monterrey. CONACYT. Recuperado de: <http://www.cronica.com.mx/notas/2018/1067720.html>

La Cuadrícula en el Desarrollo de la Ciudad Hispanoamericana. Universidad de Guadalajara, Instituto Tecnológico y de Estudios Superiores de Occidente, 2001.

Lynch, Kevin. (1998) La imagen de la Ciudad, GG, Barcelona.

Solá Morales, Manuel. (1987) La segunda historia del proyecto urbano. Revista UR N°5, Barcelona.

Solá Morales, Manuel. (1977) Las formas del crecimiento urbano. Edicions UPC, Barcelona.

Sabaté Joaquín Bel. (1995) Morfología urbana y ordenanza.

Téllez, Fermín (2010). Colonia Independencia (Monterrey). Recuperado de: <http://fermintellez.blogspot.mx/2010/05/la-colonia-independencia.html>

Téllez, Fermín (2011). Recorrido cultural: Colonia Independencia. Recuperado de: <http://fermintellez.blogspot.mx/2011/10/recorrido-cultural-colonia.html>

Torre Escoto, M. E. de la. (2007). La urbanización de grandes ejes metropolitanos. Un proyecto de ordenación para la ciudad de baja densidad, Guadalajara, México. TDX (Tesis Doctorals En Xarxa). Recuperado de: <http://www.tdx.cat/handle/10803/6962>

04

4. CONTINUIDAD Y DISCONTINUIDAD

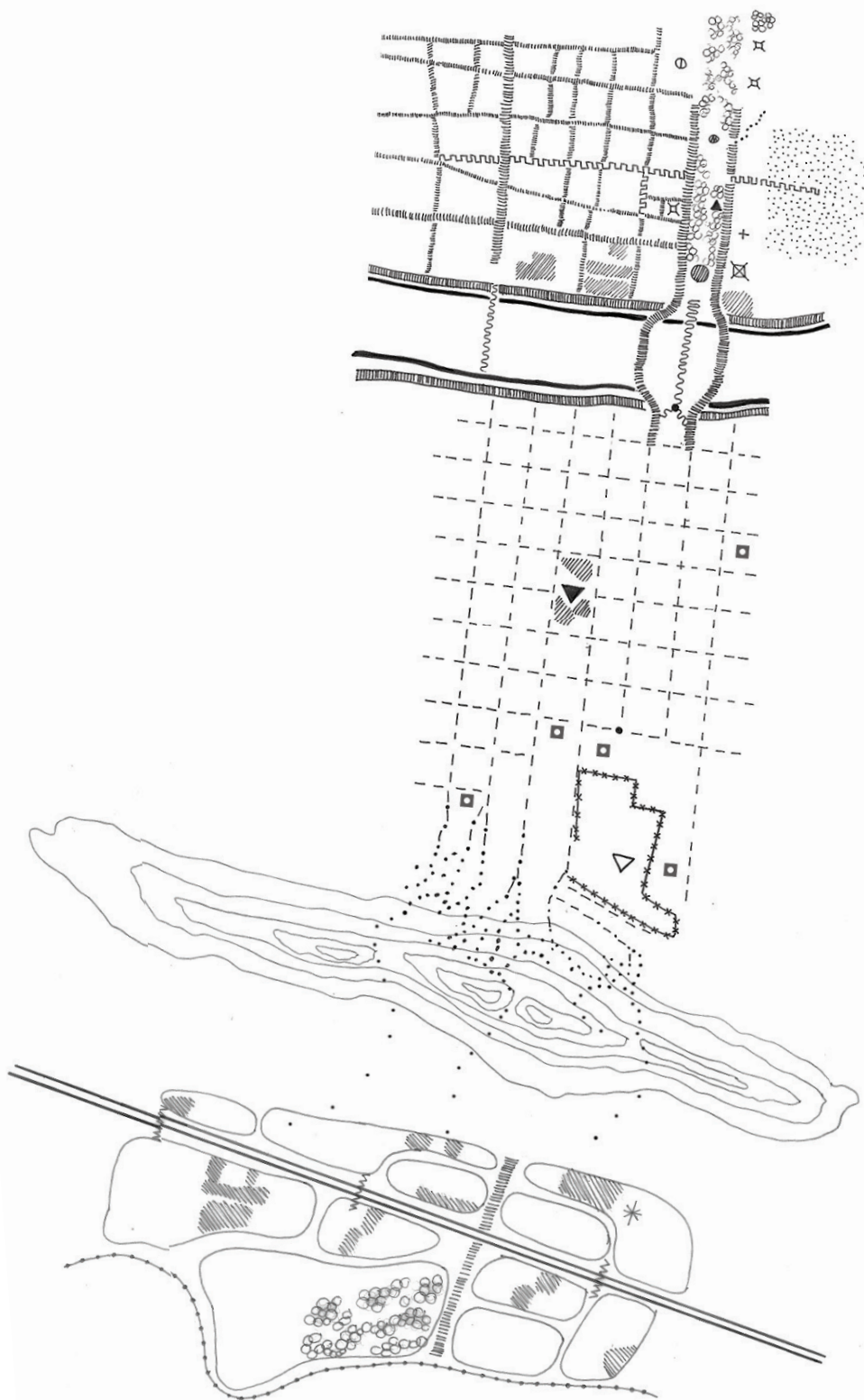
4.1. La ciudad fragmentada

A pesar de que las ciudades son escenarios de encuentro e interacción en la diversidad, también lo son de las desigualdades y de las diferencias materiales y culturales que dividen y segregan. Como afirma Borja (2000) para las grandes ciudades: "En la globalización la ciudad se extiende, se dispersa, se difumina, se fragmenta, se segrega. La privatización de la urbe es algo muy impresionante, barrios cerrados, centros comerciales en lugar de calles, plazas y mercados [...] por suerte la realidad es contradictoria y gracias a eso se transforma y hay una revalorización de las metrópolis." Tejidos urbanos segregados en carácter físico, económico y social.

Monterrey es una ciudad dividida en distintas instancias. Fundacionalmente por un río, en donde hoy se generan unos fuertes bordes a favor de los vehículos motorizados, al ser una ciudad que al día de hoy no ha logrado disminuir el fuerte protagonismo del automóvil en la ciudad. En palabras de Kevin Lynch, un borde es aquello que son vallas más o menos penetrables que separan una región de otra, elementos lineales que el observador no usa o no considera sendas. Son visualmente prominentes, de forma continua y son impenetrables al movimiento transversal. El río se enmarca con dos potentes bordes como barrera entre las tramas.

En choque con el borde sur del río, se encuentra un barrio que se ha logrado consolidar con su propia identidad y arraigo, en donde el flujo en la trama es predominantemente local. Tienen la fortuna de tener un hito para la ciudad como lo es la Basílica de Guadalupe, pero que tiende a ser visitado por habitantes del resto de la ciudad en ocasiones aisladas y festivas. A su vez tienen su hito local: un centro comunitario como espacio público, pero bardeado en casi todos sus lados, colocando trabas al carácter público.

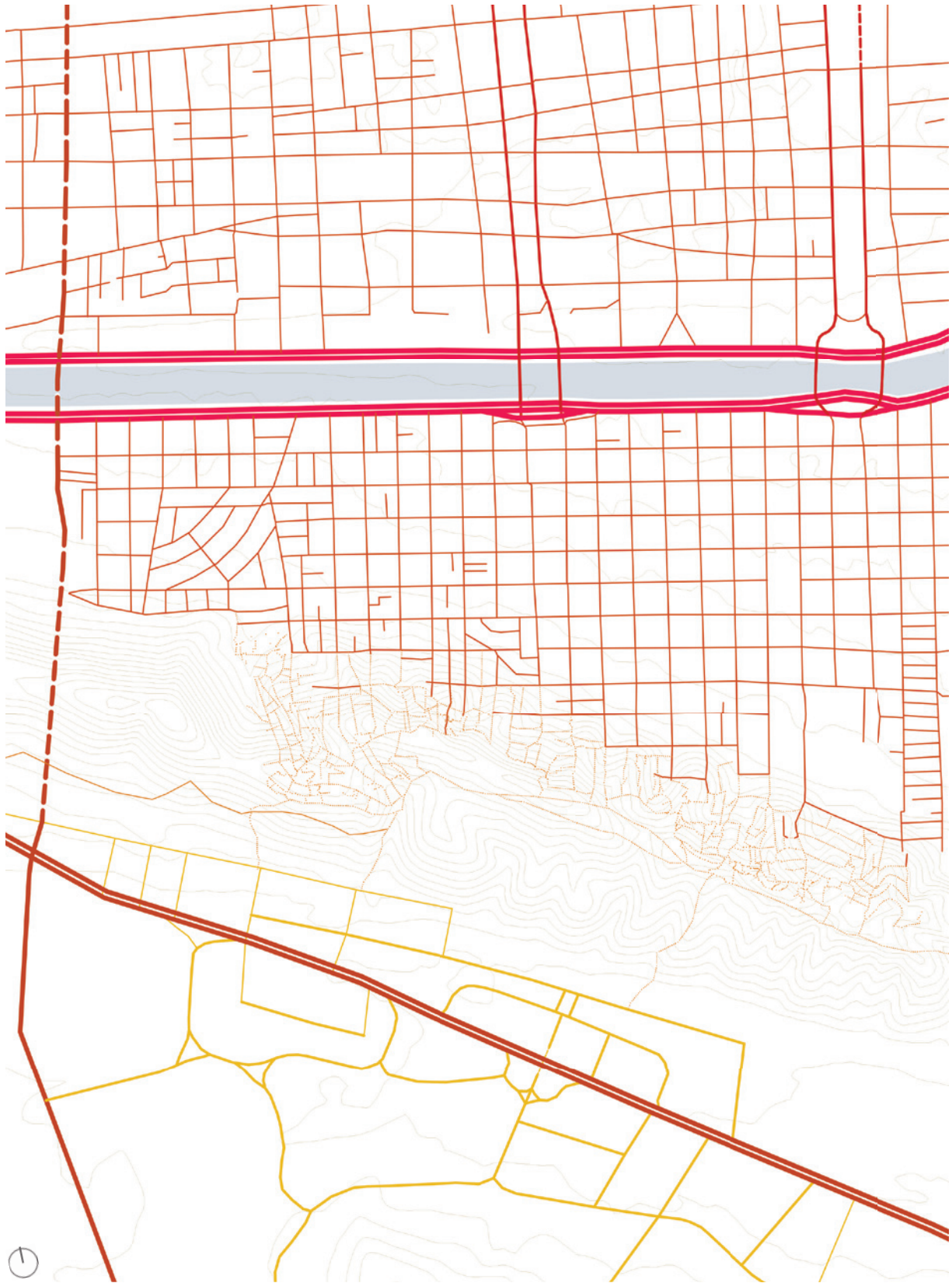
Posteriormente se tiene una loma que se pronuncia como muralla entre dos municipios, fragmentando dos tramas urbanas, y dos sociedades con realidades económicas opuestas que apenas y se logran hilar. Para llegar a un fuerte eje vial que estructura una ciudad lineal como columna vertebral, en donde se atan grandes manzanas y el lugar que tenía el peatón en la Colonia Independencia se pierde.



De Solà-Morales (2008) hace una diferenciación entre un fragmento y un corte, “El fragmento es lo contrario del corte. El fragmento es un concepto de pieza; el corte es una idea de secuencia, de experiencia, de continuidad temporal sobre la discontinuidad espacial.” Al igual que “decir que toda la ciudad está hecha de piezas distintas acaba siendo una tautología, si no decimos como hacer una pieza más, o como cambiar una pieza mala, o cómo crear nuevos mecanismos en las yuxtaposiciones, nunca arbitrarias, aunque parezcan contradictorias.” La unidad formal de la ciudad debe estar hecha de secciones encadenadas, con relación de contigüidad entre partes distintas, tan sensibles como distintas, y distintas a la fuerza. (De Solà-Morales, 2008)

El crecimiento desmedido de la mancha urbana y una falta de planificación y control, aunado a un territorio contundente, ha inducido el desarrollo de fragmentos en la ciudad. Repercutiendo en las relaciones y en la calidad de vida de sus habitantes. Es necesario conocer qué sucede entre los límites de las distintas tramas urbanas, entre los intersticios. Reconociendo estas áreas intermedias como espacios de oportunidad y modificación, cada uno con sus distintas características, para poder proponer posibles soluciones. Es necesario revertir la ausencia de espacios para permitir una mejor y eficiente relación de comunidad y con el entorno circundante. La rotura y fragmentación en el tejido físico, implica también un deterioro en el tejido social. Son los espacios de convivencia los que nutren a la vida comunitaria en las ciudades y se yuxtapongan diferentes usuarios y realidades para el fortalecimiento el sentido de pertenencia y de identidad.

Richard Sennet (2011) señala el territorio de una posible transformación hacia una visión de ciudad abierta, en donde en los territorios de bordes es donde se puede encontrar la posibilidad de reestablecer vínculos entre los distintos espacios que dividen las partes ya definidas de ciudad, entre los distintos fragmentos, tanto en sus formas urbanas como sociales.



4.2. Intersticios

Cada fragmento tiene una distinta lógica de organización. Cuando los fragmentos se encuentran, se generan nuevas situaciones espaciales hacia sus bordes. Los bordes mantienen la composición de la estructura interna, delimitando un espacio relativamente homogéneo en su organización y disposición interior. Es en el encuentro de los bordes en donde se distingue una ruptura espacial. Aquí se superponen distintas lógicas de organización espacial. Son estas rupturas espaciales las que configuran los espacios intermedios, o los espacios del in-between, al configurarse en medio de dos realidades espaciales y temporales distintas.

Los espacios del in-between los podemos definir también como espacios intersticiales. Las formas de organización de estos espacios intersticiales se pueden percibir como caóticos y complejos, y también en una constante transformación. Utilizando las imágenes construidas de la ciudad, se pueden definir estos espacios tomando en cuenta los tejidos urbanos anteriormente descritos. Son una superposición de estructuras de diferentes cualidades, que se configuran en medio de dos realidades espaciales y temporales distintas para la creación de un elemento diferente, con conservando características de los primeros. Esta confluencia de espacios define una nueva realidad, una incuestionable situación intersticial.

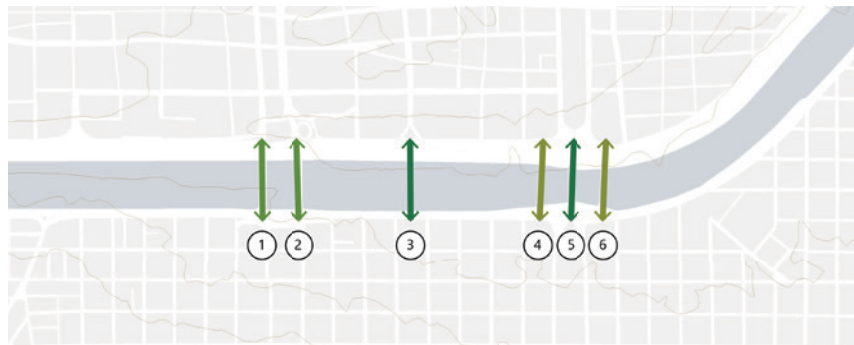
Es en el intersticio donde se pueden encontrar nuevos espacios y formas urbanas que inciten a la integración y la conexión de la ciudad. Se identifican tres momentos intersticiales a analizar. El primer momento es en la transición en relación al río del tejido de ciudad fundacional al reticular. Seguido por la deformación y transformación de la retícula, al asentamiento informal en la Colonia Independencia. Esto en relación a la inflexión topográfica en la Loma Larga. Finalmente se analiza la transición del asentamiento informal hacia el eje vertebrador de San Pedro Garza García, en la culminación territorial del cuerpo montañoso hacia el valle de ciudad lineal.

Es de interés analizar las trayectorias y movimientos cotidianos de las personas en los modos de usar y apropiarse de la ciudad al desplazarse, para evidenciar los cambios socioculturales. Monterrey era una ciudad que podía conocerse y recorrerse todavía a pie. Jan Gehl asegura que "hemos estado muy obsesionados con la movilidad y hemos perdido la capacidad de hacer barrios donde sea un placer crecer y envejecer."

4.2.1. Oportunidades entre puentes

Entre Ciudad Fundacional y Ámbito Reticular

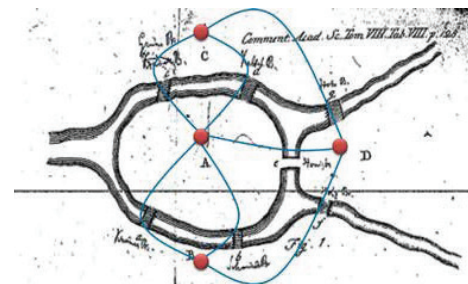
Para llegar de la ciudad fundacional a la Colonia Independencia, y viceversa, los ciudadanos contaban con la opción de cruzar el río peatonalmente por puentes. En la actualidad existen seis puentes que conectan el centro de Monterrey con la malla reticular de la Colonia Independencia. Cuatro son puentes para tránsito motorizado, y los restantes dos peatonales.



1. Puente Pino Suárez - Colima
2. Puente Cuauhtémoc - Tlaxcala
3. Puente del Papa
4. Puente Zaragoza - San Luis Potosí
5. Puente Zaragoza
6. Puente Nuevo León - Zuazua

Los puentes Pino Suárez-Colima y Cuauhtémoc-Tlaxcala son predominantemente vehiculares. Brindan aceras en ambos lados de los carriles vehiculares. Pino Suárez-Colima de 2 metros del lado oriente y de 1.5 metros al poniente; Cuauhtémoc-Tlaxcala de manera opuesta con 3 metros al poniente y 1.5 metros al oriente. Brindan una acera de dimensión transitable, aunque no idónea. En los extremos de ambos puentes, la movilidad para los peatones es riesgosa. El acceder a los puentes presenta un peligro al no tener muy claro por donde cruzar y caminar, evidentemente sin señalización ni cruces peatonales, previo a llegar a la acera lineal del puente. Inclusive en los extremos norte de los puentes, se ha ido marcando un camino entre la vegetación por donde circulan los peatones, clara evidencia de la ausencia de adecuación peatonal.

El recuerdo de Leonhard Euler (1707-1783), con su famoso "problema de los siete puentes de Königsberg" se hace presente en el análisis de la relación de la conectividad de los puentes y los usuarios. Euler introduce el valor de la opcionalidad de los recorridos: algo que sólo resulta de la redundancia, de la frecuencia múltiple, que no tiene tanto que ver con el número de puentes (como él mostró) sino con la conexión de los puentes entre sí, de su estructura en red (en definitiva, de su urbanidad, de su condición urbana). (De Solà-Morales, 2006) El multiplicar la malla es posible a través de los puentes urbanos, en donde sean cremalleras e inciten a una diversidad de actividades.



La ciudad de Königsberg y sus siete puentes.
Fuente: <https://www.microsiervos.com/archivo/ciencia/la-ciudad-de-konigsberg-sus-siete-puentes-y-la-teoria-de-grafos.html>



La movilidad vehicular es de tres carriles en sentido norte-sur sobre Pino Suárez-Colima. Sobre Cuauhtémoc-Tlaxcala son dos carriles en sentido sur-norte y un carril en el sentido opuesto, al entroncarse a través una rampa desde Avenida Constitución. Ambos puentes se enlazan con Constitución y Morones Prieto, los fuertes ejes viales paralelos al río. La avenida Pino Suárez con flujo motorizado proveniente de la ciudad fundacional con cinco carriles al aproximarse al río se reduce a cuatro, de los cuales tres continúan sobre el puente y el restante hacia una lateral al oriente para incorporarse a Constitución. Los tres continuos se extienden hacia la Colonia Independencia, mientras dos a su vez se entroncan a Morones Prieto en dirección oriente.

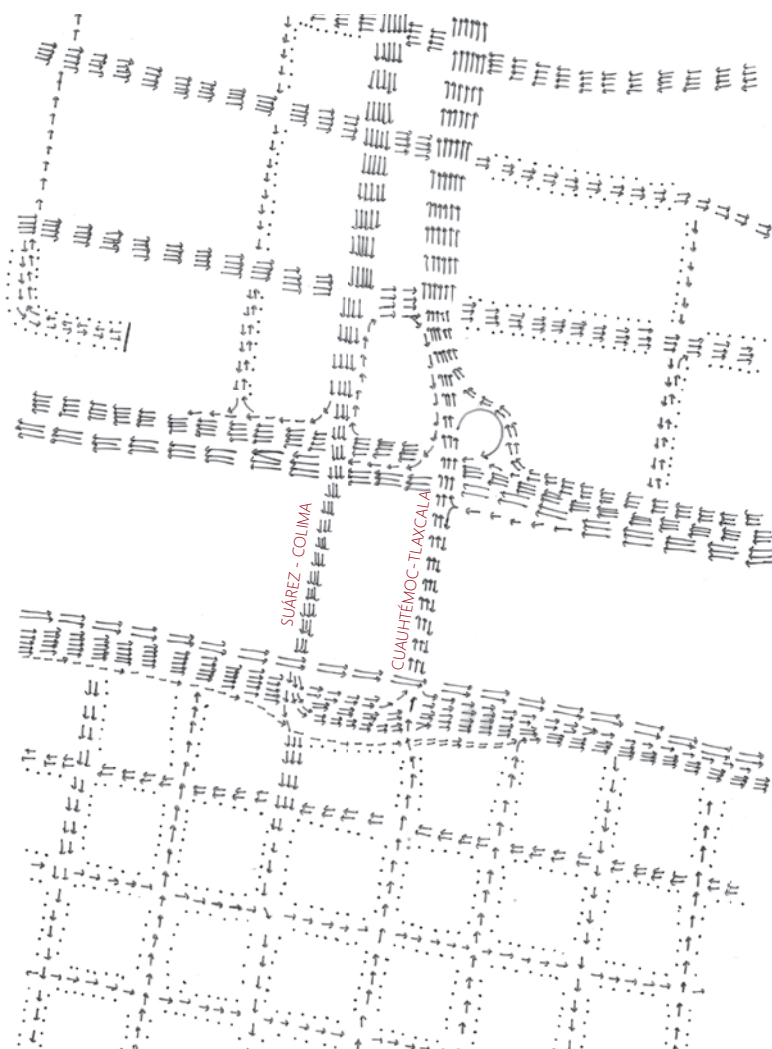


PINO SUÁREZ - COLIMA



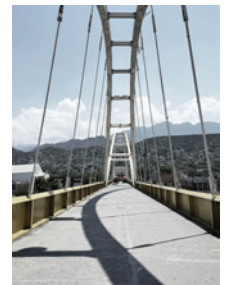
CUAUHTÉMOC-TLAXCALA

Secciones esquemáticas Puente Pino Suárez - Colima y Cuauhtémoc - Tlaxcala. Elaboración propia.



Mobilidad puentes Pino Suárez-Colima y Cuauhtémoc-Tlaxcala.
Fuente: Elaboración propia

Conocido como el “Puente del Papa”¹, de icónico diseño en la ciudad con tres arcos mide 5 metros de ancho y 272 metros de largo. Se ubica donde anteriormente estaba el Puente San Luisito, destruido en 1909 con la inundación, previo a la canalización del río. Éste conecta el centro de Monterrey por la calle Benito Juárez, hacia la malla reticular entre las calles Yucatán y Querétaro.



Vista al Puente del Papa desde la calle Benito Juárez. El barrio informal de la Colonia Independencia de fondo. Fotografías de elaboración propia.

El primer descenso tiene una accesibilidad de riesgo, al desembarcar al peatón directamente en una acera angosta de poco más de un metro, a un lado del “expressway” de la Ave. Constitución. La acera es sumamente corta y termina a la brevedad, por lo que el recorrido debe de ser continuado entre la naturaleza que brinda el río. (Fig. 36) Si bien, el primer descenso de la escalera es inseguro para los peatones, el segundo descenso contrariamente no cuenta únicamente con escaleras que descienden a un pequeño espacio arbolado y cuenta una rampa también facilitando la accesibilidad para todos los peatones. El puente se extiende unos metros más para conectarse con un mercado, aunque poco visitado y deteriorado. (Fig. 37) Esta rampa es la única vista en los puentes analizados que facilita inclusivamente la accesibilidad de un lado del río al otro. En el extremo norte se tiene como área de oportunidad el enlazarse de igual manera con una rampa, no únicamente a través de las dos escaleras existentes.

¹Su nombre se debe a la visita del Papa Juan Pablo II a la ciudad el 31 de enero de 1979. La gente lo recibió en el lecho del río y el papa estaba sobre el puente. Fue construido para unir al centro de Monterrey, antes de existir las avenidas Constitución y Morones Prieto, con el barrio San Luisito. Se ha edificado en tres ocasiones, cambiando su nombre en cada una de ellas. Los tres primeros puentes eran pequeños y de madera. El primero se construyó en febrero de 1904, y fue inaugurado el 18 de diciembre de ese año, en la víspera de la navidad. En 1908 desapareció debido a un incendio que consumió las vetustas maderas que conformaban el paso peatonal. Sin embargo, en 1909 se vuelve a construir y se le impone el nombre de “Puente Escobedo”, pero ese mismo año desaparece tras una inundación. Fuente: <http://www.milenio.com/estados/el-historico-puente-del-papa>

Si bien el Puente el Papa refuerza la imagen urbana del río con sus arcadas, podría ser un eje urbano tanto al norte como al sur, que verdaderamente genere un “salto al otro lado.” De momento es un puente que, si bien conecta de manera segura a los peatones, es un puente que no se enraiza a los extremos de manera contundente. Como dice de Solá-Morales (2006), “la belleza urbanística de un puente, más allá de su la eficacia funcional y de la monumentalidad constructiva, está en hacer comprensible la lógica espacial de la forma urbana.”

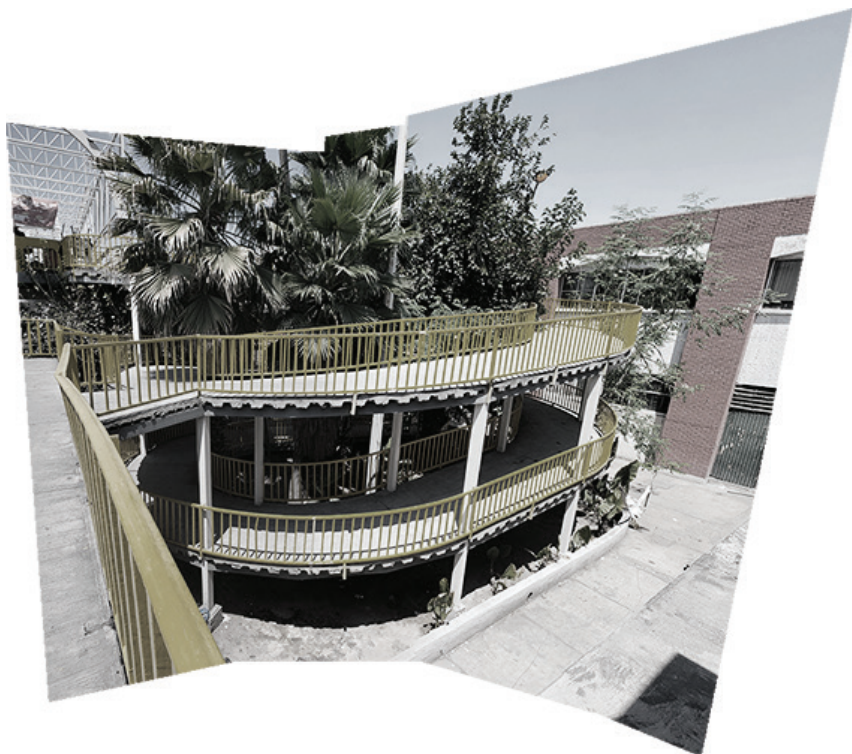
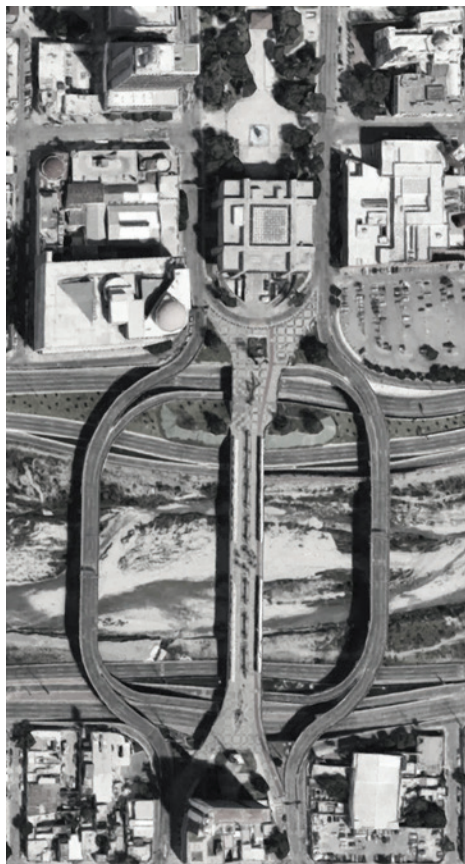


Fig. 37. Rampa de acceso Puente del Papa-Morones Prieto y puente que conecta al mercado. Fuente: Elaboración propia.



Fig. 36. Descenso del Puente del Papa hacia Ave. Morones Prieto y ladera del río. Fuente: Elaboración propia



El otro puente peatonal, el Puente Zaragoza, conecta directamente por la Macroplaza, pasando por debajo de la Presidencia Municipal de Monterrey al norte, con su primera planta libre brindando un espacio de encuentro ciudadano. El antiguo Puente Zaragoza se utilizó para el cruce de vehículos desde 1952. Ahora esta calzada, después de ser remodelada es aprovechada únicamente para peatones. De sección variable, tiene 20 metros de ancho en su sección más angosta. Brinda una calzada amplia para peatones y ciclistas, con una ciclovía, las dos maneras de movilidad más comunes para los habitantes de la Indepe. No hay escaleras y cualquier desnivel se soluciona con pendientes facilitando la accesibilidad a todos los usuarios. El cruce de la Macroplaza al puente es a nivel de calle, con el acceso protegido por esculturas en forma de esferas y con un cambio de pavimento marcando el cambio de movilidad. En el remate sur del puente se encuentra un edificio de uso gubernamental de once niveles. Contrario al remate norte, éste no brinda permeabilidad para los ciudadanos, inclusive presentándose como una barrera al obligar al peatón a esquivarlo por los laterales en banquetas poco iluminadas y amables. Es contrastante con lo que se logra con la arquitectura en el extremo norte de tener un espacio permeable y transparente.



Corte longitudinal esquemático Puente Zaragoza. Fuente: Elaboración propia.



Perspectiva Puente Zaragoza con vista al Faro del Comercio. Fotografía de elaboración propia.



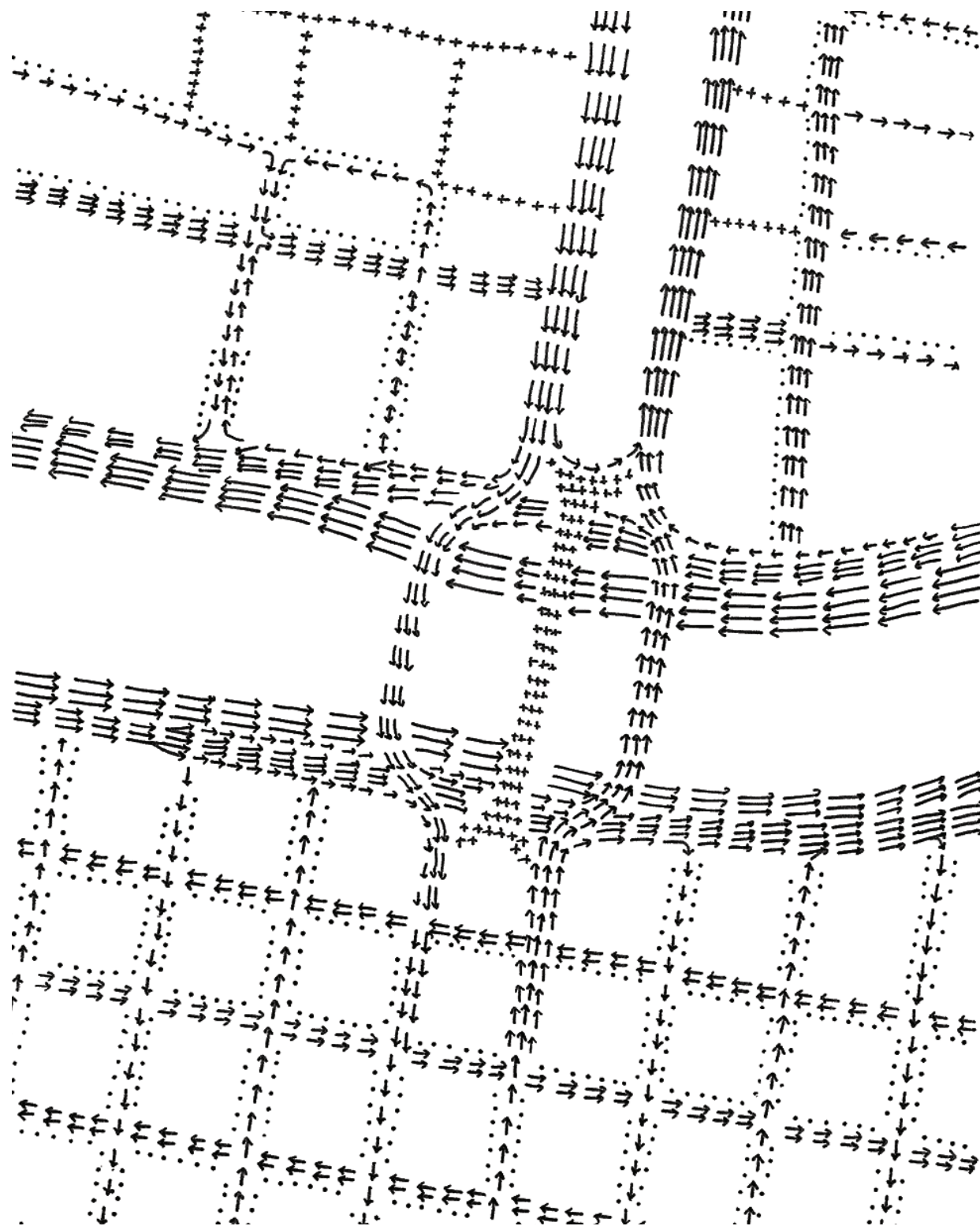
Foto panorámica de la primera planta el Palacio Municipal de Monterrey. Planta libre. Fotografía de elaboración propia.

El Puente Zaragoza está flanqueado por los puentes Zaragoza – San Luis Potosí y Zuazua-Nuevo León. Ambos carecen en su totalidad de aceras, al no ser necesario al contar con la calzada central peatonal Zaragoza. De igual manera, ambos siendo exclusivamente contruidos por motivo de movilidad vehicular, cuentan con tres carriles de circulación cada uno. El primero en circulación norte-sur, y el segundo en sentido contrario sur-norte. Se enlazan a manera de nudo con Morones Prieto y Constitución en orientación oriente-poniente, mientras permiten la movilidad en orientación norte-sur conectando ambos lados del río. No son puentes que añadan claridad a la ciudad, con una utilidad limitada a servir a los vehículos en los extremos y recoger flujo del par vial. Renuncian a referirse al espacio que atraviesa como ocasión de nueva complejidad urbana. (de Solá Morales, 2006)



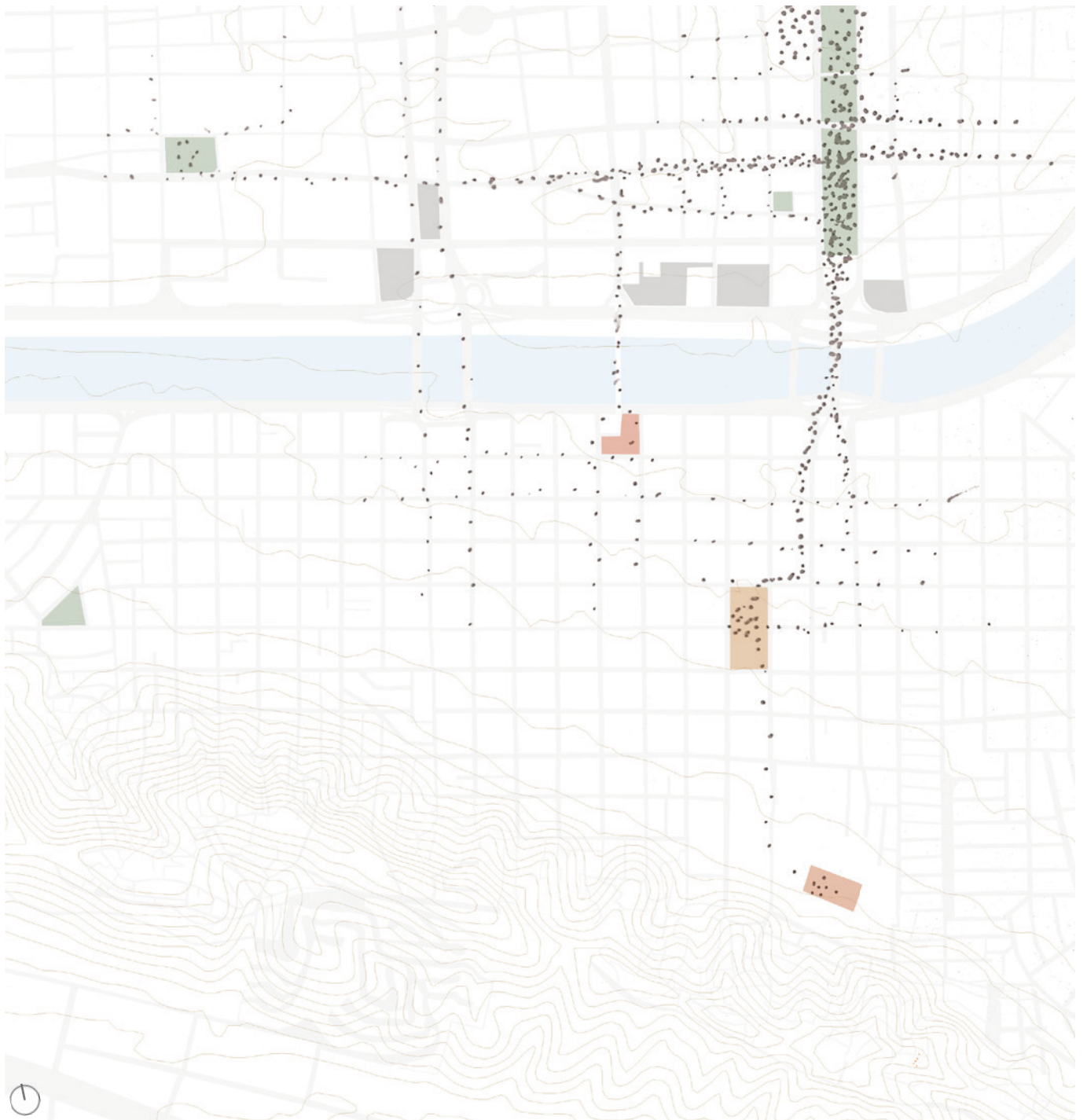
Corte transversal esquemático por los puentes Zaragoza-San Luis Potosí, Zaragoza, y Nuevo León-Zuazua (de izquierda a derecha).
Fuente: Elaboración propia.

El puente Zaragoza y el Puente del Papa son rutas viables de traslado para los peatones de un lado del río al otro. Zaragoza es más accesible en el sentido de al no contar con escaleras y absorber las pendientes con rampas, es capaz de cuenta con una ciclopista. Como se mencionó en el tercer capítulo, la bicicleta es una de las principales maneras de movilidad para los habitantes de la Indepe, por lo que tener la capacidad de salir de su colonia de esta manera es de gran valor. Además de tener una conexión con la Macroplaza y con un el espacio público que les brinda la planta libre del Ayuntamiento, considerando las reducidas, casi nulas áreas verdes y espacio público de la trama reticular. El flujo peatonal con el río como membrana tiende a ser con mucha más frecuencia del sur, de la Colonia Independencia con su trama reticular e informal, hacia la ciudad fundacional.



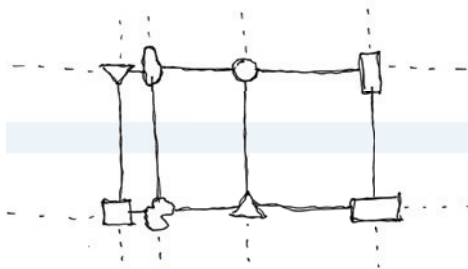
Mobilidad puente Zaragoza-San Luis Potosí, Zaragoza y Zuazua-Nuevo León.
Fuente: Elaboración propia.





Los puentes Pino Suárez - Colima y Cuauhtémoc-Tlaxcala a pesar de contar con acera y escaleras peatonales en sus extremos se presentan como un reto para cruzar. No privilegian al peatón, por lo contrario, son los vehículos motorizados quienes llevan mano en la ejecución de estos puentes resultando en la ausencia de garantía de seguridad para los peatones. Las personas en condiciones de movilidad reducida no pueden acceder a ellos y las escaleras peatonales se apoyan en tramos injustificados e inseguros. Las aceras en la sección central del puente, a pesar de ser angostas se mantienen homogéneas. Al acercarse a los extremos éstas se disminuyen aún más o se vuelven nulas, poniendo el riesgo al peatón para acceder tanto a la trama reticular como la ciudad fundacional, dejando la obligación de conexión peatonal al Puente del Papa. Mientras tanto los restantes dos puentes, Zaragoza-San Luis Potosí y Nuevo León – Zuazua, meramente vehiculares enlazan a los privilegiados de la Colonia Independencia con la capacidad de adquirir un automóvil y a las rutas de autobús con trayectoria por la Independencia para continuar al oriente de la ciudad.

Se tiene como área de oportunidad el remate del puente del lado sur del río, con la posibilidad de ser más permeable y brindar un espacio de calidad para la Colonia Independencia. Aunado a esto, se puede considerar un puente adecuado para brindarle al extremo oriente de la Indepe una conexión a la ciudad fundacional. Por su parte, el Puente del Papa también les brinda a los peatones una conexión segura de un lado del río al otro. Con su sección de cinco metros podría aspirar a ser más que un traslado de paso para los habitantes de la Indepe al centro. Remontando a la memoria del Puente San Luisito, el cual a su vez funcionaba como mercado, es interesante pensar que podría revivir la memoria de éste. En su remate sur se conecta con el Mercado Díaz Ordaz, aunque deteriorado tiene el potencial de ser restaurado para beneficio del barrio, enraizándose y fungiendo como imán e incitar el flujo peatonal del centro fundacional al sur del río, no únicamente del sur al norte como sucede principalmente. En el intersticio en relación al río es imperito reconfigurar a nivel urbano tanto el tema del cruce peatonal de un lado a otro para los habitantes de todas las condiciones físicas, como la manera de enraizarse y ligarse al tejido en ambos lados del río.



Esquema de conexión vertical entre tejidos a través de puentes sobre el río, con conexión horizontal a su vez en las propias tramas. Elaboración propia.

No únicamente es importante la capacidad de generar una red en la ciudad sobre el río y alimentar una serie de movimientos de paso. El paso por los puentes puede ser un espacio de tensión con la capacidad de actividad complementaria a la red, no únicamente alimentando a la propia red si no siendo y formando parte del sistema. No simplemente siendo un conector de la red sobre el cuerpo de agua, pero capaz de fortalecer y generar actividades complementarias a la estructura existente, conectando en orientación norte-sur sobre el río, y por consiguiente propiciando una conexión horizontal fortaleciendo aún más la red.



Fuente: "Del mero San Luisito - Independencia Tanques América, movimiento contra la Interconexión"

4.2.2. Pie de monte

Entre ámbito reticular a asentamiento informal

En el punto de inflexión territorial, variando entre la cota 590 y 620 m.s.n.m. es donde surge el cambio más determinante de movilidad. (Fig. 38) A pesar de que las maneras de traslado más populares son en bicicleta o caminando a lo largo de la Colonia Independencia, es en este punto en donde se accede únicamente peatonalmente y a través de los burros utilizados para cargamento pesado. Con vista para el norte, de manera descendente, las aceras de la malla reticular se vuelven escalinatas irregulares para absorber el cambio de pendiente. Una vez que se rompe la manzana reticular, en el viario previo a iniciar el ascenso hacia el barrio informal, la presencia de aceras se disipa al no ser necesarios. El tráfico de vehículos motorizados es sumamente reducido y los peatones pueden circular tranquilamente por los viarios. El pavimento en esta zona es concreto en franjas, para reducir los accidentes vehiculares en épocas de lluvia. De manera ascendente a la loma, hacia el sur de la ciudad, las escalinatas son amplias alcanzando hasta los cinco metros de ancho, y algunas han sido recientemente pintadas, dándole más vida al lugar.



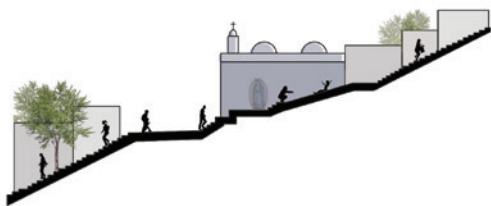
Fig. 38. Intersticio de pie de monte de curvas de nivel 590 a 620 msnm.
Fuente: Elaboración propia.

Como se explicó en el tejido de la malla reticular, los accesos a las viviendas son mediante una pequeña serie de escalones frente a la puerta absorbiendo la ligera pendiente que se presenta con el surgimiento de la loma. En esta ventana de punto de inflexión territorial, las viviendas se van construyendo a manera de plataformas, de manera que entre edificación y edificación el cambio de nivel es de los cuarenta centímetros en adelante.



Corte esquemático longitudinal en punto de inflexión territorial.
Cruce entre calles Laguna del Carmen y Guanajuato.
Fuente: Elaboración propia.

En la densidad de la trama reticular e informal, la carencia de espacios públicos, y de calidad, es inminente. Esto es aún más evidente en el barrio informal. Llama la atención la manera en la que donde termina el viario e inician las escalinatas y senderos, es la propia comunidad la que ha construido dentro de sus posibilidades espacios de convivencia. En el caso del cruce de las calles Nueva Independencia Poniente y Morelia, a un lado de la Parroquia San Rogelio Mártir, aparte de construir escalinatas, se ha hecho una especie de plataforma con dos niveles de gradas y unos metros más atrás dos resbaladillas construidas de hormigón. A pesar de carecer de áreas de juego y espacio público, éstos puntos de inflexión tienen la posibilidad de llegar a ser lugares habitados como plaza, como lugar de encuentro, de sociabilidad de intercambio y son usados creativamente por los habitantes para experimentar distintas maneras de convivencia.



Corte esquemático longitudinal en punto de inflexión territorial.
Cruce entre calles Nueva Independencia Poniente y Morelia.
Fuente: Elaboración propia.



Dibujo croquis en planta de cruce entre Laguna del Carmen y Guanajuato.
Fuente: Elaboración propia.



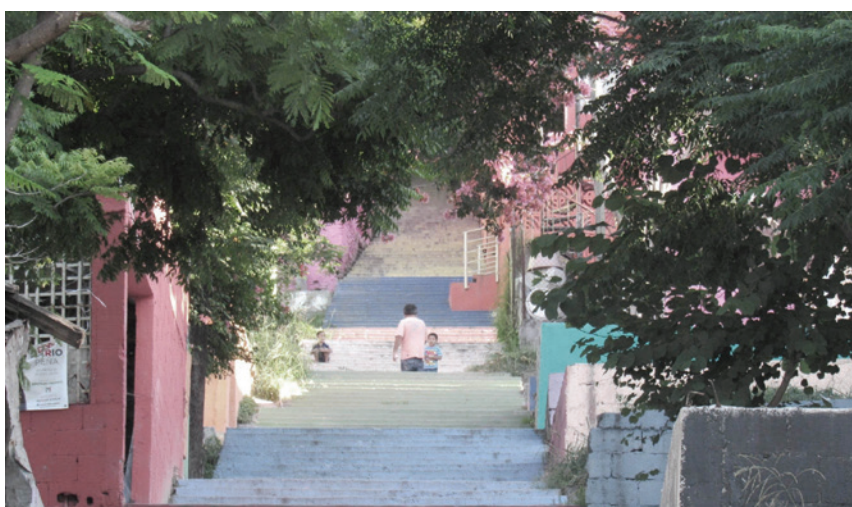
Dibujo croquis en planta de cruce entre calles Nueva Independencia Poniente y Morelia.
Fuente: Elaboración propia.

Es interesante resaltar la ubicación de la Iglesia de San Rogelio Mártir en el punto preciso de donde termina la el acabado pavimentado de la calle Morelia. Habla de una distinción de usos en este punto de inflexión, y de unión en el caso de las tramas reticular e informal. La comunidad de la Colonia Independencia es conocido por una fuerte devoción religiosa, y el construir una iglesia de considerable tamaño para la densidad edificatoria del intersticio, explica la importancia de tener un espacio de convivencia y encuentro para los vecinos. Encontrando su punto de estrechar lazos y compartir unos con otros.

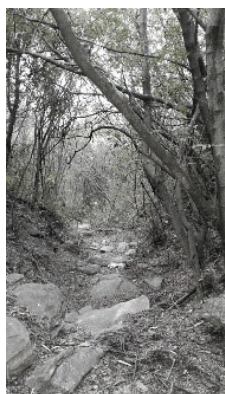
La vida barrial sobrevive en la Colonia Independencia, creando su propia memoria colectiva y habiendo quien todavía hace el traslado de personas y mercancías a pie en una ciudad que no privilegia a los más vulnerables en la vía, en medios simples como la bicicleta o con actividades cuya finalidad es la interacción meramente ritual y para la sociabilidad. En el punto de inflexión territorial donde se encuentra el tejido reticular con el tejido informal, éstos se rozan, lejos de chocar. En un barrio con escasos espacios públicos, es la misma comunidad quién ha encontrado la manera de hilar sus tramas y construir pequeños espacios de ocio, dentro de sus posibilidades económicos. Aportan a su comunidad barrial lugares de encuentro generando vitalidad y un claro ejemplo para una gran parte del resto de la ciudad de la diferencia entre el hacer y el habitar la ciudad, en donde no se busca construir clases y espacios exclusivos para la élite, dejando a un lado el resto.



Fotografía de elaboración propia.



Fuente imágenes: "Del mero San Luisito - Independencia Tanques América, movimiento contra la Interconexión"



Fuente: Erika Charles

4.2.3. Topografía: Carena y senderos Entre asentamiento formal y ciudad lineal

La interdependencia entre los municipios de Monterrey y San Pedro Garza García y en los movimientos es cada vez más grande. El orden y desorden que se vive se experimenta de modo diverso y en desigualdad de oportunidades, recursos y acceso a privilegios. Vivir en ciudades grandes como Monterrey puede hacerse de modos muy diferentes y contrastantes. El movimiento de la población está condicionado por la posesión de recursos económicos y el acceso a recursos materiales y tecnológicos para realizar traslados tanto de personas como de mercancías, así como por la ubicación espacial de su actividad económica y la zona de su vivienda y espacio de cotidianidad. No obstante, la utilización del automóvil ha orientado y marcado permanentemente la ciudad.

La movilidad desde la Colonia Independencia, tanto para los habitantes del tejido urbano reticular como del asentamiento informal de la Loma Larga, hacia San Pedro Garza García está limitada a dos posibles rutas, de las cuales ni una le garantiza seguridad ni calidad de vida al peatón. Unos senderos que circulan sin patrón alguno, senderos que se han ido marcando más claramente conforme a la frecuencia y necesidad del traslado hacia SPGG. Cada vez es más indispensable este traslado al ser la mano de obra de los habitantes del barrio la utilizada para las grandes construcciones verticales y colonias cerradas de este municipio.

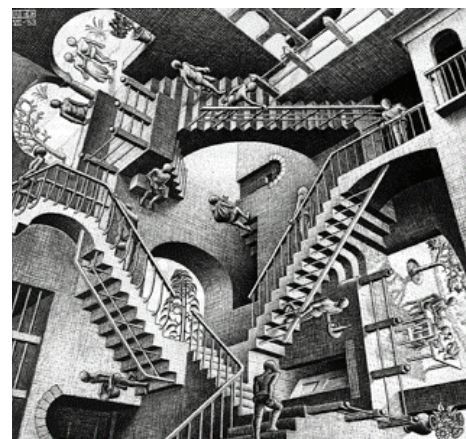


Movilidad entre asentamiento informal y ciudad lineal.
Elaboración propia.

La ruta alterna que tienen para lograr cruzar el límite municipal, es atravesando el único túnel que traspasa la Loma Larga. (Fig. 39) Consiste en dos túneles paralelos de menos de un kilómetro de longitud, cada uno de 3 carriles de circulación y uno de acotamiento. Ésta ruta tiende a ser utilizada con más frecuencia por los habitantes de la parte nororiente de la Indepe y de la colonia vecina Pío X. El aventurarse a cruzar el túnel caminando requiere valor. Cualquier parecido a un callejón, pero con una acera de un metro de ancho delimitándola y al otro lado de la baranda tres carriles con vehículos motorizados circulando a más de 80 kilómetros por hora por la gran mayoría del día, a excepción de las horas pico. Una vez que se atraviesa el túnel, al emerger del lado de San Pedro Garza García, éste recibe al peatón con una reducida acera de aproximadamente 80 centímetros. Posteriormente, es necesario cruzar tres puentes peatonales para atravesar la Avenida Lázaro Cárdenas. Ésta infraestructura peatonal recuerda a la litografía del artista holandés M. C. Escher llamada "Relatividad," realizada en 1953.



Salida túnel Loma Larga en SPGG. Fuente: México en fotos.



"Relatividad." Por M.C. Escher, 1953. Fuente: <https://www.arte.go.it/event/escher-napoli/>

La Loma Larga es espacialmente un vacío entre el asentamiento informal de la Colonia Independencia y la Ciudad Lineal de San Pedro Garza García. En palabras de Fernández y Gifreu (2016), un vacío se trata de un fenómeno espacial que da lugar a la incertidumbre, lo que introduce la duda y la imprevisibilidad. Es una oportunidad en donde el aprovechamiento del vacío puede ser un articulador que permita generar diferentes tipos de intervenciones que permitan una continuidad espacial para la movilidad peatonal y un sistema verde que estructura y de fuerza al sistema de la ciudad.

De los tres intersticios analizados, este último es el que presenta la ruptura morfológica, económica y social más fuerte. Se enfrentan los dos polos de la ciudad en una corta distancia sumado a una topografía denotando esta ruptura. Es el intersticio que presenta el reto más desafiante para que lejos de que la Loma Larga sea una barrera, pueda fungir como una membrana y un espacio de conciliación entre las distintas partes. Es de resaltar la importancia que tiene un vacío como reconfigurador de la ciudad, y como tiene la posibilidad de transformar la ciudad en su vocación de vacío. A través de herramientas sutiles de intervención que permitan articular el vacío en la ciudad. La Loma Larga brinda posibilidades de lograr una cohesión social en sus áreas verdes manteniendo los valores naturales de la zona y propiciando y permitiendo flujos que permitan la conectividad entre las tramas urbanas, y entre el vacío y la ciudad, sustrayéndole a la loma su función de barrera para transformarla en una membrana que logre conectar y poner en relación las dos identidades.

Fig. 39. La Ave. Venustiano Carranza conecta Monterrey con San Pedro Garza García a través del Túnel bajo la Loma larga. Fuente: <http://www.movimet.com/2012/09/monterrey-mexico-la-ciudad-de-las-montanas>





Fotografía por Jorge Longoria, 2012.

4.3. Re-ligar fragmentos urbanos – *Epílogo*

Cómo hemos visto, Monterrey encierra distintas ciudades en donde las distintas morfologías urbanas tienen una relación directa con una distribución de clases socio-económicas distintas, con brechas que acortar entre los distintos tejidos y sociedades. Se necesitan construir puentes entre la memoria del ayer y los anhelos de la ciudad que se puede lograr mañana. Hemos podido observar que la ciudad construida genera o inhibe procesos de ciudadanía. Si la ciudad es habitada por la diversidad, tenemos que recuperarla no para resaltar la desigualdad, sino para generar espacios abiertos de convivencia plural que permitan re-ligar mundos, edificando puentes intangibles que permitan conectar oportunidades y nivelar las desigualdades. Buscando generar un interés en los ciudadanos, y desarrollando proyectos que permitan esta atracción. Potencializando los lazos existentes, se puede integrar los fragmentos urbanos logrando una unidad urbana.

En una aproximación a los tejidos con distintas características para hilar una marcada división, se debe hacer una aproximación de borde al tejido, y una aproximación al interior. Es de esta manera como se puede lograr una superposición de estructuras sociales, con diferentes dinámicas que se relacionan entre si gracias a los espacios diseñados para el encuentro y la convivencia de la diversidad social, abiertos a la congregación de una diversidad de habitantes. Espacios urbanos, intersticios, donde se luche por el reconocimiento de la multiplicidad cultural, de identidades social y culturalmente estigmatizadas y negadas por la ciudad. Identidades que sufren el rechazo de los sectores más privilegiados y económicamente superiores. Turner (1963) decía que los asentamientos informales deben de ser vistos como vehículos de cambio social y que deben de ser atendidos integralmente, considerando los aspectos político, económico y social.

Los intersticios pueden representar el tejido conectivo de la ciudad y al mismo tiempo expresarse como márgenes de partes urbanas ya definidas. El análisis de tales espacios tiene el potencial de desbloquear una planificación para integrar espacialmente los entornos formales e informales, comprendiendo las relaciones formales que trascienden en un impacto económico y social.

Es palpable la tendencia a invertir en nueva infraestructura y arquitectura que contribuyen a la fragmentación, supresión entre los tejidos. Para equilibrar las diferencias es preciso acortarle a los más desfavorecidos su camino al progreso. Desdibujar la imagen que el río y la Loma Larga tienen de fronteras, para que lejos de ser fronteras sean membranas que permitan un constante intercambio y relaciones entre las tramas. Recuperando y estimulando la solidaridad social para regenerar la comunidad urbana, enlazando vías por donde suceda la fricción del encuentro donde no se inhume la interacción, la historia y la identidad de cada tejido urbano.

Se tiene actualmente un transporte público insuficiente e ineficiente, complicando el tránsito de las vialidades. Es necesario promover el desarrollo de ciudades más compactas. Como lo establece la ONU, una de las prioridades debe de consistir en expandir los sistemas de transporte de tal manera que lleguen a los asentamientos informales y permitan a los residentes desplazarse a otras zonas de la ciudad. Al igual que “un enfoque multisectorial de la infraestructura es un componente esencial para el mejoramiento.”

La estigmatización y las dificultades al ejercicio de derechos en una ciudad con una marcada fragmentación urbana son objetadas por acciones colectivas y autoconstruidas por ciudadanos que buscan hacerse de un espacio digno en la sociedad regiomontana. Es necesario desarrollar proyectos que permitan la sutura de los fragmentos, a través de una multiplicidad de usos que generen nuevos niveles de relación, en donde la ciudad se entienda unificada. Es necesario tomar como elemento indispensable la riqueza y versatilidad de posibilidades que tanto el Río Santa Catarina como la Loma Larga pueden brincar.

Como comenta Lefebvre (1968), “el pensamiento teórico tiene la obligación de redefinir las formas, funciones y estructuras de la ciudad (económicas, políticas, culturales, etc.), así como las necesidades sociales inherentes a la sociedad urbana. Hasta ahora, sólo han sido prospectadas aquellas necesidades individuales, motivadas por la llamada sociedad de consumo (una sociedad burocrática de consumo dirigido, siendo estas necesidades más bien manipuladas, que efectivamente conocidas y reconocidas. Las necesidades sociales tienen un fundamento antropológico. De manera opuesta y complementaria, incluyen la necesidad de seguridad y de apertura, la necesidad de certidumbre y de aventura, de organización del trabajo y de juego, la necesidad de lo predecible y de lo impredecible, de semejanza y de diferencia, de aislamiento y de encuentro, de intercambio y de inversiones, de independencia y de comunicación, de perspectivas inmediatas y de perspectivas a largo plazo.”

Las propuestas de intervención deben ser llevadas en conciliación con la comunidad y considerar a la población como protagonista y constructor de su propio territorio. El aspecto físico-espacial de la intervención se impone aquí frente a su dimensión social. (Vargas-Díaz, I., Jiménez-Morales, E., 2013) El incorporar la participación de la comunidad del barrio de la Colonia Independencia es indispensable, al ser un agente fundamental en los procesos para hilar la fragmentación con resultados exitosos. Rojas (2008) hace notario la importancia de un urbanismo más ético que se centre en la justicia socio-espacial y en el derecho a la ciudad.

Es necesario resolver los problemas del hoy para imaginar su futuro. Hacen falta proyectos a manera de acupuntura urbana y políticas urbanas que permitan recuperar el espacio público, las plazas, los lugares de encuentro, los barrios y vecindarios, como una forma de construir ciudad.

Para lograr urbanizar la desigualdad se requiere hilar los fragmentos sin conformarse con conectar privilegios y aislar la marginalidad, sino contrariamente fomentar el flujo y un ágil tránsito para la diversidad humana para una mixticidad rica con la creación de espacios públicos que permitan la unión de estos sectores divididos, y ponerle un alto a pronunciar límites entre los tejidos. Deyan Sudjic en el V Congreso Internacional de Arquitectura en Pamplona define la ciudad como espacio de tolerancia en donde “la ciudad es un lugar donde pueden coexistir y cohabitar distintas culturas, en donde el mestizaje refleja bien el potencial de las ciudades y lo que son: tolerancia y convivencia.”

Teniendo en mente que “la urbanidad es una cuestión de interdependencia” (de Solà Morales, 2008), en donde “los nuevos trazados que refuerzan barrios existentes y viejas trazas que inspiran nuevos crecimientos, parques que se estiran y se infiltran en la ciudad, mecanismos elementales o extra-ordinarios que se encaraman a las montañas, nuevas estaciones equipadas en lugares aislados, edificios que se re-modelan y previsiones a tiempo de reorientar su futuro... En todos los casos hay una apuesta por la continuidad urbana.” (Crosas, 2013) Incorporando permanencias de la historia urbana de la ciudad se puede hacer una reflexión sobre los roces entre tejido y tejido, formalizándose como intersticios y como objetivos para abordar dentro del proyecto de ciudad, las cuales se forman de intercambios de diversas índoles y crecen por la acumulación de las mismas.

Religando los fragmentos de la ciudad, con lógicas de usos diversos, se puede lograr una ciudadanía comprometida, en donde se procure la alteridad de las distintas identidades que habitan en la ciudad, cada una con sus fortalezas y oportunidades. Rehabilitando la memoria histórica que brinda el Barrio San Luisito, hoy Colonia Independencia. Indepe, con más cariño. El revalorar la memoria histórica de una comunidad que ha visto la ciudad crecer y fragmentarse, que sirve de ejemplo del arraigo y sentido de comunidad que todos deberían tener, y así todos ejercer nuestros derechos a la ciudad, encadenándonos unos con otros, pero sin dejar las identidades de lado. Hilando los tejidos, tramas, identidades, con nuevas conexiones acertadas, a través de la inserción de enlaces físicos y nuevos usos que provoquen nuevas sinergias entre los existentes.



BIBLIOGRAFÍA

Aranda Andrade, M. (2018). Resistencias cotidianas en un asentamiento informal de la Zona Metropolitana de Monterrey. *Revista Perfiles Latinoamericanos*, 26(52). <http://dx.doi.org/10.18504/pl2652-014-2018>

Barkin, David. (1994). Reconcebir la ciudad: una nueva perspectiva de las políticas sobre los asentamientos humanos en América Latina". *Land Lines*. Publicación electrónica: Instituto Lincoln, USA. <http://www.lincolninst.edu/pubs/pub-detail.asp?id=959>

Bazant, J. (2004). Asentamientos irregulares. Guía de soluciones urbanas. México: Trillas.

Borsdorf, A. (2003). Hacia la ciudad fragmentada. Tempranas estructuras segregadas en la ciudad latinoamericana. *Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*. Barcelona, España: Universidad de Barcelona. Recuperado de: [http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-146\(122\).html](http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-146(122).html)

Cabrera Márquez, Martha Alicia. (2014) Políticas Públicas para la regularización de la tenencia de la tierra en AMM: Estudio de Caso Colonia Burócratas de Guadalupe y Tierra y Libertad. UANL. Ciudad Universitaria, San Nicolás de los Garza, N. L. México. <http://eprints.uanl.mx/4368/1/1080253698.pdf>

Celemín, Juan P. (2012). Asociación espacial entre fragmentación socioeconómica y ambiental en la ciudad de Mar del Plata, Argentina. *EURE (Santiago)*, 38 (113), 33-51. <https://dx.doi.org/10.4067/S0250-71612012000100002>

Crosas, Carles. (2013) *The view from the sidewalk*.

De Solà Morales, M. (2008) *De cosas urbanas*. Barcelona: Gilli.

Delgado, Manuel. (2015) *El espacio público como ideología*. Los libros de la Catarata.

Duhau, Giglia. (2008). *Las reglas del desorden: Habitar la Metrópoli*. México: UAM Azcapotzalco.

Fern, M., & Gifreu, J. (2016). *El uso temporal de los vacíos urbanos*.

Fogelson Robert M., *The Fragmented Metropolis*, Los Angeles, 1850-1930. University of California Press, Berkley, 1993.

Fomerrey, F. M. (s.f). *Gobierno de Nuevo León*.

García, R. (1988). Algunos aspectos de la vivienda en el Área Metropolitana de Monterrey: contraste y marginalidad urbana. *Revista Teoría y Praxis Administrativa*, 143-147.

García, R. (2001). Asentamientos irregulares en Monterrey 1970-2000: Divorcio entre planeación y gestión urbana. *Revista Frontera Norte*.

Gehl, J. (1987). *Life between buildings: Using public space*. New York: Van Nostrand Reinhold.

Herce, Manuel. (2002) *El Soporte Infraestructural de la Ciudad*. Edicions UPC, Barcelona.

Lefebvre, H. (1975). *El derecho a la ciudad*. 3.a ed. Barcelona: Península. [1967].

Lerner, Jaime. (2014) *Acupuntura Urbana*. Island Press.

Lynch, Kevin. (2004) *La imagen de la ciudad*. (1959). Editorial Infinito. Buenos Aires.

Rojas, E. (2008). La participación como eje de la ciudadanía. En: Rojas, E. (ed.), *Construir ciudades. Mejoramiento de barrios y calidad de vida urbana*.

Rosero Muñoz, L. A. (2017). Vacíos urbanos piezas estructuradoras de ciudad. Bogotá, Colombia: Universidad Nacional de Colombia. Retrieved from <http://www.bdigital.unal.edu.co/56677/>

Rowe, Colin. (1998). *Ciudad collage*. Gustavo Gili.

Secchi, Bernardo. (2013) *La ciudad de los ricos y la ciudad de los pobres*. Los libros de la Catarata.

Solá-Morales, M. (2008). *Ciudades cortadas*. De cosas urbanas (pp. 174-183). Barcelona: Gustavo Gili.

Sousa G, Eduardo. (2010). De la ciudad a la metrópoli: Una interpretación teórica del fenómeno expansivo ligado a la vivienda, a la vulnerabilidad y a la pobreza: El caso del Área Metropolitana de Monterrey, Nuevo León, México. *Revista INVI*, 25(69), 19-101. <https://dx.doi.org/10.4067/S0718-83582010000200002>

Turner, J. (1963). *Dwelling resources in South America*.

Vargas-Díaz, I., & Jiménez-Morales, E. (2013) Integración socio-espacial de asentamientos informales en Ibagué, Colombia. Un proyecto de cooperación al desarrollo. *Revista Bitácora Urbano Territorial*, 23 (2), 117-128.

